

# grünes blatt



## Mehr Straßen machen mehr Verkehr!

(rh) Immer wieder hört man von konservativen Verkehrspolitikern das gleiche Argument: In einer modernen Gesellschaft gäbe es einen festen Bedarf an Mobilität, eine relativ festgelegte durchschnittliche Anzahl von „Personenkilometern“ - und dieser Bedarf müßte natürlich befriedigt werden. Wer jedoch so argumentiert, schaut nur auf die Symptome - den ständig wachsenden Verkehrsfluß - und nicht auf die Ursachen des Verkehrs.

### Wie entsteht nun der Verkehr?

Menschen besitzen ein ausgeprägtes Bedürfnis nach Mobilität. Dieses Bedürfnis ist praktisch unbegrenzt. Wer würde es sich nicht wünschen, mit einem Fingerschnipsen an jeden Ort des Universums zu gelangen? Eine Verkehrspolitik, die sich an der Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen orientiert, ist daher von vornherein zum Scheitern verurteilt, da sie ihr Ziel

### Aus dem Inhalt:

Der Storch Seite 3

Termine & Aktionen Seite 4

Landwirtschaft Seite 8

Kurz und bündig Seite 10

Weihnachten Seite 12

# Mehr Straßen machen mehr Verkehr!

(Fortsetzung von Seite 1)

In wie weit das Mobilitätsbedürfnis in der Realität befriedigt wird, hängt einzig und allein von der Attraktivität des Verkehrs/der Verkehrsmittel ab. Unter Attraktivität ist dabei nicht allein der Spaß an der Fortbewegung zu verstehen, sondern im Wesentlichen setzt sie sich aus drei Punkten zusammen:

1. Preis der Fortbewegung (z.B. Fahrkarte, Benzinpreis)
2. Zeitbedarf/Zeitersparnis
3. Bequemlichkeit (Komfort, Spaß, Beziehungen zu anderen Verkehrsteilnehmern,...).

Nur, wenn alle drei Punkte in einem für den Menschen akzeptablen Bereich liegen, findet Verkehr in einem bestimmten Ausmaß statt.

Ein Beispiel: Wer in den zwanziger Jahren als einfacher Arbeiter in Berlin wohnte, lebte nicht wirklich in Berlin, sondern in Spandau, Neukölln oder Kreuzberg. Aus ihren Stadtteilen kamen die Menschen kaum heraus. Der Grund war die fehlende Attraktivität des Verkehrs. Ein Auto war unerschwinglich, die S-Bahn wurde gerade gebaut und war obendrein auch nicht eben billig. Mit erschwinglichen Verkehrsmitteln (z.B. Pferdestraßenbahn) war man zu langsam unterwegs, und überhaupt waren alle Verkehrsmittel furchtbar eng, holprig - unbequem. Man wohnte daher in seinem Stadtteil, arbeitete dort, kaufte dort ein.

Die Folge davon war - und dies ist für die Betrachtung des heutigen Verkehrs von größter Wichtigkeit - daß die Zentralität der Einrichtungen (z.B. Arbeitsstätten, Läden, Kultur) sehr gering war. Ein Tante-Emma-Laden hatte gute Existenzmöglichkeiten: er versorgte die Menschen der näheren Umgebung, und umgekehrt hatten die Kunden auch gar nicht die Möglichkeit, wesentlich aus dem Einzugsbereich einiger weniger solcher Läden auszubrechen, eben wegen fehlender Attraktivität des Verkehrs.

Doch dann wurde der Verkehr mit den Jahren attraktiv - Autos wurden erschwinglich, auf vielen neuen und ausgebauten Straßen kamen sie schnell voran, die S-Bahn wurde fertiggestellt und zu fairen Preisen angeboten und nicht zuletzt wurde die motorisierte Fortbewegung einfach bequemer, weniger holprig, weniger mühselig.

Die Menschen nahmen ihr latentes Mobilitätsbedürfnis natürlich auch wahr. Sie konnten jetzt größere Entfernungen zurücklegen, etwa zum Arbeitsplatz oder zum Einkaufen. Als Folge stieg (und steigt) die Zentralität der Einrichtungen, dazu drei Beispiele:

1. Wenn nur die Distanzüberwindungskosten niedrig genug sind, lohnt es sich, dem Tante-Emma-Laden den Rücken zu kehren, und in einem weiter entfernten, größeren und damit billigeren Geschäft einzukaufen. Mit der gestiegenen Attraktivität des Verkehrs wurde der Aufbau der großen Einkaufszentren, die den Konsum ganzer Stadtteile oder kleiner Städte abdecken können, überhaupt erst möglich.
2. Weiterhin war es nun möglich, auch Arbeitsstellen in weiter Entfernung anzunehmen. Der arbeitskräftebezogene Einzugsbereich (die Zentralität) der Betriebe stieg.
3. Die berühmten Joghurts oder Biere, die von Bayern nach Berlin gekarrt werden, legen diese Strecke nur aufgrund der entsprechenden Attraktivität (Preis, Zeit) des Lkw-Transportes zurück. Der

absatzbezogene Einzugsbereich (ebenfalls Zentralität) der Betriebe stieg.

Dieses Entwicklung hat fatale Folgen. Der Tante-Emma-Laden und das kleine Kino um



die Ecke müssen dichtmachen, weil sie der billigen, auswahlstärkeren (und weniger arbeitsplatzintensiven!) überörtlichen Konkurrenz nicht gewachsen sind. Der Handwerksbetrieb produziert nicht mehr dort, wo seine Arbeiter wohnen, sondern dort, wo Grundstücks- und Gebäudekosten am niedrigsten sind. Der Bürger wohnt nicht mehr dort, wo er den kürzesten Zugang zum Konsum, zum Arbeitsplatz und zur Kultur hat, sondern dort, wo es am billigsten oder am schönsten ist. Urlaub wird nicht mehr in der Region gemacht, sondern dort, wo man schon immer mal hinwollte.

Es erfolgt also eine Entmischung der Lebensbereiche (Wohnen, Kultur, Arbeit, ...). Der Verkehr steigt an, ohne daß damit (in der Bilanz und unter sonst gleichen Bedingungen) ein nennenswerter Gewinn an Lebensqualität verbunden wäre.

Schlimmer noch - der Prozeß verselbstständigt sich. Selbst wer heute auf Verkehr verzichten und im Tante-Emma-Laden einkaufen möchte, hat Pech gehabt - der Laden konnte der Konkurrenz auf der Grünen Wiese nicht standhalten und hat

GRÖßERE AUTOS  
HÖHERE GESCHWINDIGKEITEN  
STIEGENDE UNFALLZAHLEN

WIR SIND  
WIEDER  
WER

DEUTSCHLANDS AUTOFAHRER:

Der Logik immer einen Schritt voraus

IDEALGESCHWINDIGKEIT

BEI NEBEL:

100 KM/H MINUS

SICHTWEITE IN METERN

schon vor Jahren dichtgemacht. Und auf dem Arbeitsamt bekommt man Jobs in einer „zumutbaren“ Pendelentfernung von 100 km angeboten. In den Zwanzigern wären diese Verhältnisse undenkbar gewesen...

Und nun kommen wir wieder zu den konservativen Verkehrspolitikern. Auch diese sehen, wie wir alle, die Probleme, die durch wachsenden Verkehr auftreten. Doch beschränkt sich hier die Sicht oftmals auf die Verkehrswege selbst. Dabei wird mit Regelmäßigkeit der Fehler gemacht, Symptome als Ursachen zu erkennen. Und so wird für die Lösung des Problems „Stau“ stets gefordert, man möge doch die Straße verbreitern oder das Straßennetz dichter machen, dann werde sich der „in der Gesellschaft (fest) vorhandene“ Verkehr gleichmäßiger verteilen.

Aus der Entwicklung der letzten Jahre wissen wir jedoch, daß dies so nicht funktioniert. Mehr Straßen lösen zwar zunächst Staus auf - doch steigt damit auch die Attraktivität (Zeitersparnis, Bequemlichkeit) des Verkehrs.

Und höhere Attraktivität macht dann wieder mehr Verkehr - erinnern wir uns an die unendlichen Mobilitätsbedürfnisse... Mehr Straßen machen mehr Verkehr.

Und mehr Verkehr erhöht dann wieder die Zentralität der Einrichtungen. Noch mehr Verkehr. Wieder Stau. Mehr Straßen?

Verkehrsflächen der Stadt „verdünnen“ sich die Fahrzeuge nicht etwa - im Gegenteil - hier fahren weltweit die meisten Autos pro Einwohner und es gibt auch weltweit die meisten Staus und sonstigen Verkehrsprobleme.



### Statt dessen?

Will man nun die aktuellen Verkehrsprobleme lösen, so muß man die Attraktivität des Verkehrs senken, bzw. ein Attraktivitätsgefälle zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (zugunsten

Möchte man eine stärkere Auslastung des ÖPNV erreichen, so muß man dessen Attraktivität erhöhen - etwa durch geringere Fahrpreise („Preis“), enge Taktfrequenzen („Bequemlichkeit“),

schnelleres Vorankommen als konkurrierende Verkehrsmittel („Zeit“), nicht zuletzt auch freundliches Personal („bequemlichkeit“)...

Übrigens - aus der einseitigen Bevorteilung eines Verkehrsträgers eine Entlastung eines anderen Verkehrsträgers abzuleiten, kann nach den vorangegangenen Betrachtungen auch nicht funktionieren (z.B. Substitution des Autoverkehrs nur durch Verbesserung des ÖPNV). Die Attraktivität des zu substituierenden Verkehrsträgers bleibt erhalten - und damit langfristig auch sein Verkehr.



Freilich hat diese Betrachtung auch ihre Grenzen. Würde man eine Autobahn zu einem 1000-Seelen-Dorf bauen, so würde diese natürlich auch langfristig nicht ausgelastet werden. Dennoch läßt sich, gemessen an der Gesamt-Bevölkerungszahl, feststellen, daß der „End-Bedarf“ an Straßen nicht abdeckbar ist, weder finanziell, noch in Bezug auf Flächenbereitstellung. Ein eindrucksvolles Beispiel dafür bietet San Francisco: Auf den 85%

umweltfreundlicher Verkehrsmittel!! Herstellen.

Würde z.B. ein Pkw-Verkehrsaufkommen wie in den 60er Jahren angestrebt, so müßte auch die Attraktivität des Autofahrens auf das Niveau der 60er Jahre zurückgeschraubt werden - also höhere Benzinpreise („Preis“), Straßenrückbau („Bequemlichkeit“, „Zeit“) und Tempolimits („Bequemlichkeit“, „zeit“)...

## Berichtigung

Im letzten grünen blatt sind uns zwei Fehler unterlaufen:

Erstens haben wir auf Seite 11 in der Verkaufsaufklärung für das Ökobier aus Gommern den Magdeburger Bioladen „Alles Natur“ vergessen. Dieser führt alle Sorten des Gommerner Biers.

Zweitens schrieben wir auf Seite 12 das in einer Mülldeponie (hier Cracauer Anger) CO<sub>2</sub> anfällt und dieses dann verbrannt wird. Es war natürlich eigentlich Methan, auch Biogas genannt, gemeint. CO<sub>2</sub> ist ungeeignet zum verbrennen und trägt auch nicht maßgeblich zur Zerstörung der Ozonschicht bei.

## Berichtigung