

Die Verkehrswende für eine neue Kultur des Miteinanders

Toni Dingl, Umweltreferent der Stadt Altötting



Die Situation in der Bahnhofstraße zeigt auf, dass es dem Radfahrer nicht einfach gemacht wird und es sich manchmal sogar gefährlich erweist, stadteinwärts fahren zu wollen.

Um es gleich vorweg zu nehmen. Es geht mir hier nicht um 10.000 €uro, die mal schnell in den Haushalt gestellt werden, es geht mir auch nicht nur um die Bahnhofstraße, die Konventstraße oder einen Antrag für mehr Radwege oder für Tempo 30 Zonen, es geht mir auch nicht um verkehrstechnische Einzelmaßnahmen, es geht mir um den deutlich größeren Rahmen, der Stadt ihre eigentliche Bedeutung zurückzuerobern, ein zwischenmenschliches Zusammenleben möglich zu machen, indem öffentliche Räume, Wege, Schleichwege, Strassen, Plätze wieder ihrer eigenen Bestimmung übergeben werden, der Bestimmung, Lebensräume für die Menschen zu ermöglichen und bereit zu halten.

Es geht mir als darum, dass wir Bürger und Vertreter der Bürger darüber ganz grundsätzlich nachdenken, ob es nicht wünschenswert und sinnvoll wäre, den öffentlichen Raum wieder an alle gleichberechtigten Verkehrsteilnehmer, also auch an die Fussgänger und Radfahrer zurückgeben zu können, so dass sich auf den Straßen und Plätzen nicht mehr nur die seelenlosen und tonnenschweren Blechkisten hintereinander reihen oder sich im besten Fall blinkend kreuzen können und die Stadt und die Menschen in diesseits und jenseits der Strasse zerschneiden, sondern ob wir es wieder möglich machen können, dass sich die Menschen wieder auch zufällig auf Augenhöhe begegnen können, sich kennen lernen, sich grüssen können und dass sich letztlich sowohl Bürger eines jeden Alters, ob Senioren oder Kinder auch furchtlos und gefahrlos bewegen können.

Wir wissen es ja eh alle. Das Auto, wie wir es in den letzten 70 Jahren exzessiv benützen gelernt haben, hat aus Gründen der knappen Ressourcen, des Klimaschutzes, der Abgassituation keine Zukunft. Das tonnenschwere Auto braucht nicht nur Benzin oder Diesel. Es hat nützt diese endliche Ressource nur mit rund 25 Prozent. Der Rest geht zum großen Teil als Wärme verloren. Das vielbeschworene Elektroauto bietet jedoch auch aus anderen Gründen keinen richtig vernünftigen Ausweg. Und der Stadt Altötting, die Mitglied beim Klimabündnis ist und dem Konvent der Bürgermeister angehören will, würden Maßnahmen Klimagase einsparen zu können gut zu Gesichte stehen.

Aber wir haben es geschafft, die Stadt nach der Maßgabe des Autos umzukrempeln. Wir erleben es ja tagtäglich. Der Autoverkehr, zum Beispiel am gesamten Ring, in der Neuöttingerstrasse, in der Burghauserstrasse, in der Mühldorferstrasse, in der Konventstrasse, in der Trostbergerstrasse ist, wie die Parksituation und die Situation für die Radfahrer in der Inneren Bahnhofstrasse ist, wie ein tagtäglich wiederkehrender Albtraum, sowohl was die Verkehrsdichte, die vielmals überhöht gefahrenen Geschwindigkeiten, die ständig auszuhaltenden Lärmpegeln, die schon gar nicht mehr diskutierte Abgassituation, die zu nichts einladenden Strassenräume, die Gefahrenpotenziale für die wenigen, mutigen Radfahrer.

Anstelle dieses wiederkehrenden Albtraums, habe ich den angenehmen, verheissungsvollen Traum, dass nur mehr nur diejenigen Autos unsere Strassen befahren, die einen wichtigen und nur durch das Auto zu erledigenden Anlass haben, dass diese Autos aus Rücksicht und Achtung auf die schwächeren und langsameren Verkehrsteilnehmer nicht schneller als 30 km/h fahren, dass dann viele Menschen, das weit billigere Fahrrad benutzen, dass unter den neuen Verkehrsbedingungen selbst die Kinder mit dem Rad zur Schule fahren können und dass der Wirtschaftsverband den Antrag gestellt haben wird, Fahrradstellplätze auszuweisen und sich schon darauf freut, dass sie zur gleichen Zeit mit einer viel größeren Kundschaft rechnen können, weil in Zukunft weit mehr Menschen gleichzeitig die Geschäfte besuchen können, natürlich weil Fahrradparkplätze genügend vorhanden sind.

Denn auch die Altöttinger Geschäftswelt hat den weltweiten Trend einer neuen Kultur wie in den Innenstädte die unterschiedlichen Verkehrsarten zu organisieren sind, erkannt, und den Schluß gezogen, dass sich das Fahrrad als das wirtschaftlichste, schnellste, leistungsfähigste und unkomplizierteste Zubringermittel in den Innenstädten erweist.

Infolge dessen wird der Stadtrat - soweit mein Traum - erkannt haben, dass die Fokussierung auf das Transportmittel Auto aus den verschiedensten Gründen ein alter Schuh sei. Das Diktat des Autos wird allmählich nicht mehr zeitgemäß sein, weil die Menschen den Lärm satt haben werden, weil sie die Aupuffabgase nicht mehr hinnehmen werden, weil der Klimaschutz ein Umdenken er-

fordern wird, weil die Strassen auch für die Kinder gefahrlos zu benützen sein müssen und weil auch die Bürger thematisieren werden, dass für den Unterhalt der hoch- und überbelasteten Strassen und z.B. für eine zukünftige Traglasterrhöhung von Fahrbahnen dem Steuerzahler nicht mehr widerspruchlos in die Tasche gegriffen werden darf.

Tempo 30 - Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer

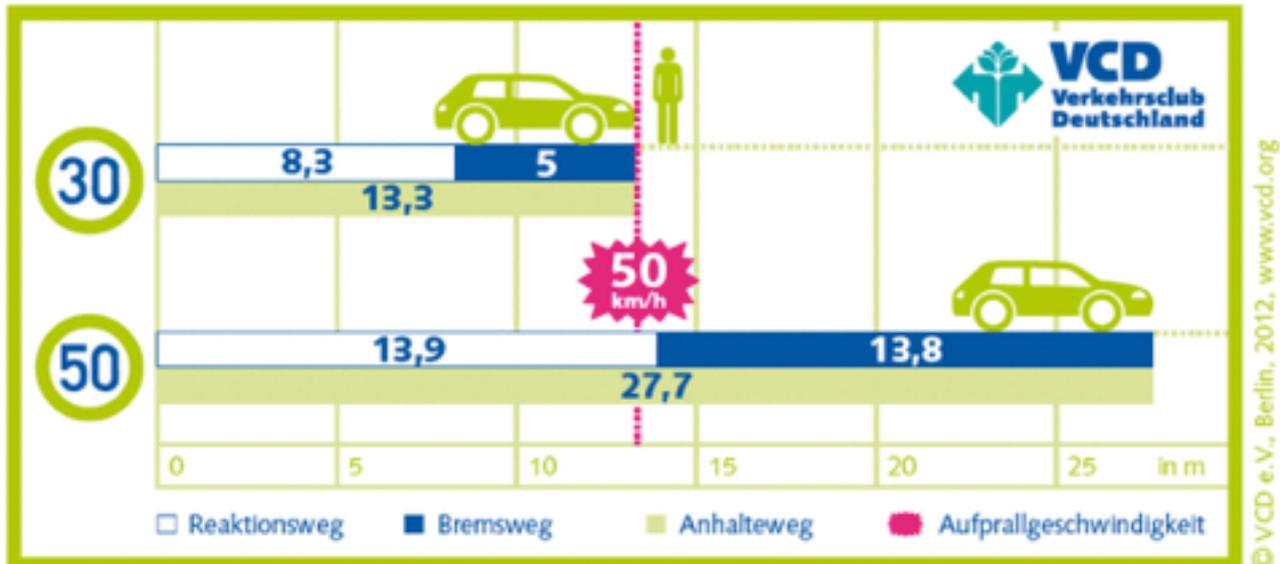
Es ist bekannt, der Bau von Fahrradwegen war und ist in Altötting schon aufgrund von baulichen Vorgaben, Engstellen etc. in den meisten Fällen nur schwer umsetzbar.

Sollen Teile des bisherigen Autoverkehrs in der Schulstadt Altötting, mit über 5.000 Schülern, durch Fahrradmobilität ersetzt werden, so muss dieser verstärkte Radfahrverkehr zwangsläufig auf die Strasse gelenkt werden. Und hier konkurriert er mit ungleichen Bedingungen, Bedingungen, die von den tonnenschweren Autos diktiert werden.

Die Herabsetzung der Geschwindigkeiten für den Autoverkehr ist die einzige Möglichkeit, dem Radfahrer das Gefühl von vermehrter Sicherheit auf den Strassen zu vermitteln. Dies gilt vor allem für die jüngsten und die älteren Radfahrer.

Beispiel Bremsweg:

Also: 50 km/h ist zu schnell



Ein Beispiel: 14 Meter vor Ihrem Auto springt ein Kind auf die Fahrbahn. Mit Tempo 30 kommt Ihr Auto noch rechtzeitig zum Stehen. Bei Tempo 50 sind Sie nahezu mit voller Geschwindigkeit unterwegs, da bereits der Reaktionsweg, also die Strecke, die Sie zurücklegen, bevor Sie reagieren und auf die Bremse treten, 13,9 Meter beträgt. Ein Zusammenstoß ist nicht vermeidbar.

Wird das Vorhaben einer Verkehrswende zugunsten der Fussgänger und Radfahrer angepackt und beherzt umgesetzt, wird sich die Stadt verändern, wenn sich die Menschen wieder selbst zu Fuss auf die Strasse wagen werden und dann in Folge auch wieder einzelne Geschäfte zurück-

kehren werden, um so den Bürger*Innen in der Stadt der kurzen Wege Erledigungen machen zu können.

Reale Schützenhilfe für dieses autoarme Traum- und Zukunftsszenario gibt es von allen Seiten und nicht nur von den Radfahrclubs oder den grünen Parteien.

Der Bayerische Innenminister Hermann, CSU, spricht sich persönlich für kommunale Radkonzepte aus, um die Innenstädte aus dem Zugriff des unbeherrschbaren Autoverkehr zu befreien. Sein Haus beziffert die Chance, Autoverkehre einzusparen, auf fast die Hälfte aller täglichen Transportbewegungen. 40 % Prozent aller Fahrten bewegten sich binnen einer Entfernung von weniger als 4 Kilometer, also in einem Bereich, der allemal mit dem Fahrrad zu bewältigen ist.

Zudem kommt, dass Entfernungen oder Steigungen wie auf dem Faltermeierberg oder Ebererberg für die immer mehr anzutreffenden E-Bikes kein Hindernis mehr darstellen.

Der erste Schritt: Den Autoverkehr parallel zu einem allgemein breit angelegten Dialog mit allen Bürgern und Geschäftsleuten auf ein innerörtliches auf Tempo 30 zu reduzieren, wird die Folge haben, dass der objektive Vorteil an Geschwindigkeit autoseitig gegenüber dem Fahrrad nur mehr gering ist.

Es liegt der Schluss nahe, dass sich - bei Regen gilt die Ausnahme - viele dann gleich für 's Radl entscheiden, weil 's billiger, praktischer, umweltfreundlicher ist und sowieso einen Wunsch-Parkplatz in Aussicht stellt.

Der Griff zum Rad ermöglichte schon eine erste Reduktion des Autoverkehrs. Dieser im ersten Schritt verringerte Autoverkehr wird logischerweise im zweiten Schritt auch weitere Menschen veranlassen, darüber nachzudenken, das Auto stehen zu lassen und zum Fahrradlenker zu greifen.

Die Folge davon eine weitere Reduktion des Autoverkehrs.

Der nächste Schritt: Die deutliche Verringerung des innerstädtischen Autoverkehrs bei einer gleichzeitigen Absenkung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 würde auf den bestehenden Strassenflächen zum Beispiel Angebotsstreifen realistisch und umsetzbar machen.

Die Folge dieser Maßnahmen wird sein, dass sich viele Bürgerinnen und Bürger und Kinder jetzt neben dem herunter gedrosselten Verkehr auf den Angebotsstreifen wagen können und dort sicher zu ihren Fahrtzielen radeln können.

Diese Entwicklung würde eine weitere Verringerung des Autoverkehrs nach sich ziehen, weil dem Radfahrer eine notwendige Sicherheit signalisiert werden kann. Vorher zu Recht besorgte Eltern müssten dann nicht wie heute ihre Kinder per eigenem Auto zur Schule kutschieren und dort Staus verursachen, sondern könnten dann ihre Kinder nach bestandener Fahrradprüfung allein zur Schule fahren lassen.

Eine einmal eingeleitete und umgesetzte Kultur mit dem wirtschaftlichsten und schnellsten Fortbewegungsmittel den innerstädtischen Verkehr zu organisieren, also den Fahrradverkehr strategisch zu kultivieren, würde natürlich weit über den Verkehr hinausgehende Veränderungen nach sich ziehen können.

An dieser Stelle sollte auch über die Vorbildwirkung auf Seiten der Verwaltung gesprochen werden ob für die gelegentlich wirklich wichtigen ausser städtischen Termine nicht auch auf ein Car-Sharing Angebot zugegriffen werden könnte.

Ähnliches gilt für viele Familien, die sich im Rahmen einer Fahrrad freundlichen Stadt ein eigenes Auto sparen könnten, weil auch sie auf das Car-Sharing zu greifen könnten.

Prof. Hermann Knoflacher spricht vom „Virus Auto“:

Der Wiener Verkehrsplaner Professor Hermann Knoflacher ist der Auffassung, dass sich das Auto aufgrund seiner Faszination für die möglichen Geschwindigkeiten und der unbestrittenen komfortablen Art und Weise sich von A nach B transportieren zu lassen, wie ein Virus in das Denken eingemischt habe. Er spricht deshalb vom "Virus Auto".

Das "Virus Auto" hat in seinem Sinn ziemlich erfolgreiche Arbeit geleistet. Es hat sich tief im Genom der Strassenplaner, der Stadtplaner, der Politiker, der Konsumenten eingemischt und es sich dort so richtig gemütlich gemacht, so dass es ihm gelungen ist, - scheinbar und anfangs unmerklich - unsere Lebenswelt nach seinen Bedürfnissen zu gestalten.

Nicht mehr der Mensch, seine kulturellen Bedürfnisse, seine Bedürfnisse direkt zu kommunizieren, sein Umfeld unmittelbar zu erleben, standen im Mittelpunkt, sondern die Bedürfnisse des Autos nach immer breiter werdenden Strassen, mit zerstörerischen Schneisen in den und durch die gewachsenen Stadtteile.

Die Reichsgaragenordnung durch Adolf Hitler aus dem Jahr 1939 war ein erster entscheidender Grundstein, die Stellplatzverordnung ein weiterer Schritt. Die gesichtslosen und autogerechten Städte aus den USA eigneten sich als die Vorbilder, denen es nach dem Wiederaufbau vermeintlicherweise nachzueifern galt. Die Verlagerung der Einkaufsmöglichkeiten auf die grüne Wiese, draussen vor der Stadt, die Verbreiterungen zu Ring- und Schnellstrassen im Innenstadtbereich, die ausufernden Ansiedlungen und die Schaffung von Stadtteilen als reine Schlafstätten waren die weiteren konsequenten Forderungen, die das "Virus Auto" durchsetzen konnte.

War lange Zeit die Stadt eine Einheit aus Freizeit, Wohnen, Arbeiten, Produzieren und der Ort für die zwischenmenschlichen Begegnungen auf Augenhöhe und Hörweite, so hat es das "Virus Auto" geschafft, diese über Jahrhunderte funktionierenden Einheiten auseinander zu dividieren. Es galt als Zeichen des Fortschritts, den Supermarkt auf der grüne Wiese am Stadtrand anzusiedeln, für das Auto wurden bereitwillig hunderte von den Böden versiegelndem Parkplätzen geschaffen. Dass die Kaufkraft dem Supermarkt folgten und für die Läden in der Innenstadt nichts mehr blieb... die Folgen spüren wir heute.

Der Schlüssel liegt Prof. Hermann Knoflacher zufolge, nicht nur auf der Verlagerung vom Autoverkehr auf den Radverkehr. Auch der Fußverkehr bietet parallel dazu Lösungen für viele innerstädtische Probleme.

Wer zu Fuß geht, verursacht keinen Stau, keine Treibhausgase, keine Stickoxide, keinen Feinstaub und keinen Lärm. Laut Umweltbundesamt (UBA) ließen sich etwa fünf Millionen Tonnen CO₂ einsparen, wenn die Hälfte aller jährlichen Autofahrten unter fünf Kilometer durch Radfahren oder

Zufußgehen ersetzt würde. Das Potenzial ist riesig: Ein Viertel aller Autofahrten in Deutschland ist kürzer als zwei Kilometer, jede zehnte Fahrt sogar kürzer als einen Kilometer.

Kommunen, die das Zufußgehen attraktiver machen, haben Standortvorteile: Menschen wollen da wohnen, wo es ruhig und die Luft sauber ist. Wo sie andere auf der Straße treffen und den Supermarkt, die Arztpraxis, die Kita zu Fuß erreichen. Wo ihre Kinder selbstständig zu Fuß unterwegs sein können. Künftig werden immer mehr ältere Menschen auch in unserer Stadt wohnen. Nicht nur für die Seniorinnen und Senioren selbst, auch für die Kommunen ist es ein Vorteil, wenn diese lange selbstständig wohnen und mobil sein können – sichere Fußwege sind dafür eine Grundvoraussetzung.

Wer zu abendlicher Stunde durch unsere Innenstadt spaziert, fühlt sich an die Geschichte mit dem guten alten Diogenes (der zu Alexander dem Großen meinte: "Geh mir aus der Sonne") erinnert, als er einst nackt und am helllichten Tage über die Agora von Athen tippelte, lediglich mit einer Laterne in der Hand. Als ihn die Passanten fragten, was es mit der Laterne auf sich habe, es sei doch jetzt Tag, meinte er: **"Ich suche einen Mensch!"**

In die gleiche Kerbe haut Prof. Hermann Knoflacher in einem Interview mit der ZEIT: **„Wir ziehen uns mehr oder weniger freiwillig in abgedichtete Häuser mit Lärmschutzfenstern zurück, um den Außenraum dem Krach, dem Staub und den Abgasen der Autos zu überlassen.“**

Nun, es liegt an uns, die Sache zu wenden, die Verkehrswende umzusetzen.

Also wird es Zeit, dass aus der AUTO-Vor-FAHRT, der echte Fort-SCHRITT für den Fussgänger und Radfahrer wird. **Die Verkehrswende zugunsten der zukünftigen Lebensqualität ist reine Kopfsache, eine Frage des Willens und schon gar nicht keine Frage von Geld oder von 10.000 € im nächsten Haushalt.**

Toni Dingl
Umweltreferent der Stadt Altötting