



Helmut Holzapfel

Urbanismus und Verkehr

Beitrag zu einem
Paradigmenwechsel
in der Mobilitätsorganisation

SACHBUCH

 Springer



Urbanismus und Verkehr

Helmut Holzapfel

Urbanismus und Verkehr

Beitrag zu einem Paradigmenwechsel in
der Mobilitätsorganisation

3. Auflage

 Springer

Helmut Holzapfel
Zentrum für Mobilitätskultur
Kassel, Hessen, Deutschland

ISBN 978-3-658-29586-8 ISBN 978-3-658-29587-5 (eBook)
<https://doi.org/10.1007/978-3-658-29587-5>

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH, ein Teil von Springer Nature 2012, 2016, 2020

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlags. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von allgemein beschreibenden Bezeichnungen, Marken, Unternehmensnamen etc. in diesem Werk bedeutet nicht, dass diese frei durch jedermann benutzt werden dürfen. Die Berechtigung zur Benutzung unterliegt, auch ohne gesonderten Hinweis hierzu, den Regeln des Markenrechts. Die Rechte des jeweiligen Zeicheninhabers sind zu beachten.

Der Verlag, die Autoren und die Herausgeber gehen davon aus, dass die Angaben und Informationen in diesem Werk zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vollständig und korrekt sind. Weder der Verlag, noch die Autoren oder die Herausgeber übernehmen, ausdrücklich oder implizit, Gewähr für den Inhalt des Werkes, etwaige Fehler oder Äußerungen. Der Verlag bleibt im Hinblick auf geografische Zuordnungen und Gebietsbezeichnungen in veröffentlichten Karten und Institutionsadressen neutral.

Einband Abbildung: © stock.adobe.com/draghichich/ID 42020403

Planung/Lektorat: Frieder Kumm

Springer ist ein Imprint der eingetragenen Gesellschaft Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH und ist ein Teil von Springer Nature.

Die Anschrift der Gesellschaft ist: Abraham-Lincoln-Str. 46, 65189 Wiesbaden, Germany

Geleitwort

Unsere Gesellschaft befindet sich in einem Dilemma. Auf der einen Seite verfangen die bekannten Forderungen von Umweltverbänden wie dem BUND nach einer anderen, umwelt- und klimafreundlicheren Mobilität durch aktuelle, verstärkt in der Öffentlichkeit ausgetragene, Diskussionen mehr denn je. Auf der anderen Seite sind viele Bürger*innen in den alten Strukturen, der ‚freien Fahrt für freie Bürger‘ gefangen. Wenn in Dörfern, Gemeinden und kleineren Städten wesentliche Teile der Versorgungsinfrastruktur fehlen und der öffentliche Verkehr lediglich darin besteht, einmal am Tag die Schulkinder in den nächst größeren Ort zu bringen, ist es für viele aktuell schier nicht möglich kurzfristig das Auto stehen zu lassen oder gar abzuschaffen.

Helmut Holzapfel redet in seinem Buch Klartext über die aktuelle Rolle des Autos, die Folgen seiner Nutzung und die Ursachen, warum viele Menschen glauben, nicht mehr ohne eigene Autos auszukommen. Die Verkehrspolitik und vor allem die Infrastrukturpolitik der letzten Jahrzehnte hat die Menschen außerhalb der Ballungsräume zu Abhängigen gemacht; zu Abhängigen der Automobilindustrie und ihrer Produkte. Während Investitionen in den Bau von Straßen immer weiter ausgeweitet wurden, konzentriert sich der Bahnverkehr auf ein stark eingeschränktes, über Jahre schrumpfendes und in weiten Teilen – wegen ausbleibender Investitionen – marodes Schienennetz. Verkehrsinfrastruktur hieß in den letzten Jahrzehnten vor allem Straßeninfrastruktur. Für die Schiene gab es hingegen nur Geld, wenn sich die verantwortlichen Politiker*innen im Licht von Prestigeprojekten sonnen konnten. Die Folge: Immer mehr Pendler*innen, die sich morgens mit dem Auto zu ihrer Arbeit quälen, weil Bahnen überfüllt sind und immer mehr Lkw auf den Straßen, weil die Schienen- und Güterbahnhofsinfrastruktur den veränderten Ansprüchen an sie nicht gewachsen ist. Holzapfel macht deutlich, wie eine verfehlte Siedlungspolitik diese Entwicklungen befeuert hat. Er macht klar, wie Teile von Wirtschaft und Politik eine Verkehrswende seit Jahrzehnten verhindern und noch immer so agieren, als wenn es die Notwendigkeit zum Handeln nicht gäbe.

Er zeigt auf, dass eine Umwandlung des Verkehrssystems die Grundlage allen Handelns sein muss, um es der Gesellschaft zu ermöglichen, die für den jeweiligen Bedarf optimalen Verkehrsmittel einzusetzen. Klimakrise hin, Fridays for Future her: es ist nicht zuletzt ein Zeichen der Daseinsvorsorge, der Solidarität mit Schwächeren und für die Unabhängigkeit vom Auto, wenn öffentlicher Verkehr in all seinen Facetten von uns Bürger*innen endlich stärker in den Fokus genommen wird.

Helmut Holzapfel zeigt auf, dass dafür vor allem der urbane Raum dringend neu verteilt werden muss. Der trotz, und nicht wegen der aktuellen Verkehrspolitik zu beobachtende Fahrradboom benötigt den im zustehenden Raum. Ebenso haben Zufußgehende ein Recht darauf sicher unterwegs zu sein. Die autozentrierte Stadt ist Vergangenheit, ein Relikt das Teile von Politik und Bevölkerung noch immer versuchen hochzuhalten, das aber eigentlich schon lange tot ist. Die ständig steigende Zahl der Volksentscheide und Bürgerbegehren zeigt, dass sich die Zeiten wandeln und ein Umdenken stattfindet. Dabei ist die Bevölkerung oft schon viel weiter als die sie regierenden Politiker*innen. Lärm-, Umwelt- und Gesundheitsschutz lassen die Menschen aufstehen und aktiv werden. Dabei geht es nicht darum Mobilität einzuschränken, sondern die Mobilität mit weniger und anderem Verkehr zu ermöglichen.

Das Buch zeigt eindrucklich Lösungsansätze, die auf weniger Autoverkehr hinauslaufen und das ist wichtig. Denn der Deutschen liebstes Kind zahlt seine Zeche nicht. Wenn wir darüber sprechen, dass nachhaltige Mobilität ein wichtiger Baustein für unsere Zukunft ist, müssen wir auch darüber nachdenken, wie es überhaupt zu der aktuellen Situation mit immer mehr, immer größeren, immer schwereren Fahrzeugen kommen konnte. Gemessen an den tatsächlichen, der Gesellschaft entstehenden Kosten sind beispielsweise Straßen- und Flugverkehr deutlich zu günstig. Staatliche Subventionen, aber auch die Vergesellschaftung der entstehenden Kosten für Umweltschäden, Gesundheitsfolgen, Infrastrukturkosten, aber auch Aspekten wie etwa Ernteverluste lassen einige Arten der Mobilität günstiger erscheinen als sie es tatsächlich sind.

Allein mit den rund 7 Mrd. Steuereinnahmen, auf die der Staat durch die vergünstigte Energiesteuer für Dieselkraftstoff verzichtet, könnte man den gesamten öffentlichen Nahverkehr (ÖV) in Deutschland kostenlos anbieten. Ein Plan, der mit der aktuellen Ausstattung des ÖVs wohl nicht flächendeckend zielführend ist, der aber die Dimensionen der staatlichen Handlungsspielräume aufzeigt.

Besonders geht Holzapfel auch auf ein Gut ein, dass sich nicht beliebig vermehren lässt, sondern im Gegenteil immer weniger wird, den öffentlichen Raum. Der Platz, der uns allen zur Verfügung stehen soll, tut dies längst nicht, denn ein zu großer Teil wird von fahrenden und parkenden Pkw belegt. Hier muss umgedacht werden, der öffentliche Raum neu verteilt werden. Wenn Kommunen maximal rund 30 EUR pro Fahrzeug und Jahr für einen Bewohnerparkplatz erheben dürfen, 8–10 m² öffentlicher Raum also für rund 8 Cent am Tag belegt werden dürfen, während private Parkplätze in unmittelbarer Nähe 50, 100 oder mehr pro Monat kosten, liegt noch viel Arbeit vor uns.

Um diese Arbeit anzugehen ist Helmut Holzapfels Buch mit seinen grundsätzlichen und weitreichenden Ansätzen ein sehr gutes und umfassendes Nachschlagewerk für alle Umweltverbände, Bürgerinitiativen und Volksentscheide und darf in keiner gut sortierten Fachbibliothek fehlen.

Mai 2020

Jens Hilgenberg
Bund für Umwelt und Naturschutz
Deutschland e. V. (BUND)
Berlin

Danksagungen

Bei Wolfgang Lohbeck bedanke ich mich für die vielen motivierenden Gespräche und die Anregungen für das Schlusskapitel, bei Achim Vorreiter für die sorgfältige erneute Durchsicht des Inhaltes sowie die regelmäßigen Debatten zu grundsätzlichen Fragen, bei allen sonstigen Kolleginnen und Kollegen um das Zentrum für Mobilitätskultur für die Geduld mit meiner Ungeduld.

Einführung

Den Verkehr in die Stadtplanung zurückzuführen und dessen Bedeutung für das Leben außerhalb des Autos für die Bewohner sichtbar zu machen, ist die Aufgabe dieses Buchs.

Dass dieser Ansatz verstanden werden kann, setzt voraus, dass alle an der Planung maßgeblich Beteiligten die Wirkungszusammenhänge von Verkehr und geplanter, gebauter und gestalteter Umwelt erkennen und verstehen lernen.

Dieser Band ist zugleich ein Geschichtsbuch, da die fortschreitende Wirkungsweise des modernen Verkehrs und seine Auswirkungen auf unser Leben, Wohnen und Arbeiten dargestellt und erklärt werden.

Bevorzugt der automobiler Verkehr wird behandelt, sein Flächenverbrauch, seine in den Städten, aber auch in der Landschaft trennende Funktion, seine durchsetzungsfähige Lobby und seine Akzeptanz bei den Autofahrern, die gleichzeitig die Leidtragenden der im letzten Jahrhundert entwickelten Konzepte sind.

Für den Leser könnte zunächst die Bedeutung der Grenze des Hauses zur Straße schwer zu verstehen sein. Mit den – oft fehl interpretierten – Schriften Jane Jacobs, den Beobachtungen Lucius Burckhardts und den Ergebnissen der „Kasseler Schule“ wird die Kleinteiligkeit des städtischen Lebensraums und deren Bedeutung für die Bewohner in das Gedächtnis gerufen und mit Fragestellungen nach der zukünftigen Entwicklung konfrontiert. Die Entleerung der Innenstädte wird genauso behandelt wie die Verarmung des Straßenraums in der Vorstadt. Überhaupt wird der Raumbegriff im Zusammenhang mit der Straße gesehen, erklärt und verständlich gemacht, was durch den Verkehr zerstört und dem Vergessen anheim gegeben wurde.

Die Veränderung der Begriffsinhalte und des Verständnisses von Raum in der Stadt zeigt, wie sehr sich die Straße vor dem Wohnhaus oder den Ladengeschäften der Nutzung durch Anwohner entzieht, einer eigentlich alten abendländischen Stadtkomponente. Die Stadtplaner haben dem Bewohner die Möglichkeit des sozialen Kontakts, den die Straße bot, verboten, indem sie dem Automobil den Weg in die Zukunft anboten. Die von Verkehrsplanern – gerade in den Jahren vor 1945 – geprägten Bilder des Verkehrs liefen auf eine Veränderung des Netzgedankens in eine Baumstruktur und auf eine Trennung der Verkehrsteilnehmer hinaus – und auf eine Verein-samung. Soziale Kontakte, früher auf den täglichen Wegen geknüpft und gepflegt,

wurden seltener, andere dem Automobil dienende Ordnungen wurden Gegenstand der frühkindlichen Erziehung und Disziplinierungsinstrument für Erwachsene. Die Surrogate der früheren Benutzbarkeit der Straße sind Fußgängerzonen, die abends verdunkeln, Tempo 30-Zonen, die nicht eingehalten werden und Spielstraßen, die nach Schulschluss vielleicht zum Leben, aber gleichzeitig zum Ärger der inzwischen an anderen Lärm gewohnten Anwohner werden.

Es sind eindringliche Hinweise und einfach vernünftige Überlegungen, die das Buch für Interessierte und Studierende lesenswert machen. Es ist die Zusammenstellung, die auf den verschiedenen Ebenen der Planung forscht und unterschiedliche Positionen gegenüberstellt, um vor einer Zukunft zu warnen, in der die „Archipelisierung“ der Stadt und vieler Bereiche der Kulturlandschaft Deutschlands das Verständnis der gebauten und natürlichen Zusammenhänge vernichtet und vergessen macht, eine Kulturleistung, die erst langsam durch die Wiederinbesitznahme der Innenstadt durch die ältere Generation notgedrungen erfolgt, weil sie nicht mehr in der Lage sind, den Arzt mit dem Auto aufzusuchen, einzukaufen, zum Bahnhof zu kommen, weil die Mobilität zur Konzentrierung der materiellen Lebensmittel wie Einkauf, Freizeit, Gesundheit, Sport, Bildung usw. geführt hat, und die Teilhabe aller längst nicht mehr gegeben ist.

Es ist ein Plädoyer für den Fußgänger, der auch im Autofahrer steckt, für die Gesellschaft, die Städte und Dörfer bewohnt, denen aber in den 60er-Jahren durch eine in der Öffentlichkeit geführte Debatte über die von Politik und Medien prognostizierten Verkehrsprobleme ein falsches Bild vermittelt wurde.

Es gilt, dieses Bild zu revidieren. Die demografische Veränderung unserer Gesellschaft kann eine Triebfeder hierzu sein. Stadt-, Landschafts-, Verkehrsplaner, Architekten und Politiker – allesamt meist Autofahrer – bekommen hier Argumente für eine zukünftige Planung des Zusammenlebens geliefert.

Alexander G. Eichenlaub
Architekt HBK und Planer dwb,
Professor für Entwerfen im Bestand,
Denkmalpflege an der Universität Kassel

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung: Straßen und Verkehr: Trennung oder Verbindung?	1
Literatur	4
2 Verkehr und Urbanismus in den Köpfen der Menschen.	5
2.1 Mobilität – eine Kultur und ein Phänomen der Industrialisierung	5
2.2 Zum Zusammenhang von Stadtentwicklung und Verkehr	10
2.3 Einige Hypothesen und methodische Ansätze zur Klärung des Verhältnisses von Urbanismus und Verkehr	13
2.3.1 Die Menschen und der Raum	13
2.3.2 Was ist Stadt, was sind urbane Verhältnisse? Zum Objekt der Analysen	14
Literatur	16
3 Haus, Straße, Vernetzung – die kleinräumige Organisation und der Urbanismus.	19
3.1 Die Rolle kleinteiliger räumlicher Beziehungen	19
3.2 Straße und Haus in der Siedlung	20
3.3 Straßennetze und die Kreuzung	28
3.4 Trennung, Desintegration und Verlagerung – Die Strategien der Industrialisierung im Verkehr	31
3.4.1 Hintergründe	31
3.4.2 Die Trennung von Haus und Straße und Verlust der Straße für den Aufenthalt	33
3.4.3 Die Veränderungen der Verkehrsnetze	37
3.4.4 Die Durchsetzung der entfernungsorientierten Planung in den 50er- und 60er-Jahren des letzten Jahrhunderts – und die Isolierung der Anwohnenden in neuen fordistischen Siedlungsformen	51
3.4.5 Der Ausbau des Straßennetzes	56
3.5 Soziale Aspekte der Organisation von Stadt und Verkehr	64
Literatur	68

4	Verkehr und „Sozialer Raum“	71
4.1	Zur Wechselwirkung von Verkehrsnetzen und sozialen Verhältnissen	71
4.2	Immer größer immer weiter! – Maßstabsvergrößerung, ihre Faszination und ihre Durchsetzung im letzten Jahrhundert	77
4.2.1	Entwicklung der Achsenkonzepte	79
4.3	Der beschleunigte und ungebremste Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der Höhepunkt fordistischer Planung	88
4.4	Die kritische oder „alternative“ Verkehrsplanung in Deutschland seit etwa 1970	92
4.5	Öde Orte oder die vergessenen Grundlagen der Kritik der Moderne	99
4.6	Verkehrsplanung in der Postmoderne	101
4.7	Der Ort im globalen Wettbewerb oder Die Stadt als Punkt im Transportnetz	107
	Literatur	108
5	Brücken in die Archipele – neue Netze schaffen	111
	Literatur	114
6	Mobilitätszukunft: Bewusstseinswandel oder Technik?	115
	Literatur	119
7	„Verkehrswende“ oder ein Paradigmenwechsel zu einer neuen Mobilitätskultur	121
7.1	Was ist denn nun die Verkehrswende – Neue Technik?	122
7.2	Die Rolle kleinteiliger räumlicher Beziehungen	124
7.3	Zeit für einen Paradigmenwechsel	128
	Literatur	133
	Weiterführende Literatur	135
	Stichwortverzeichnis	137

Einleitung: Straßen und Verkehr: Trennung oder Verbindung?

1

Ein Buch über Urbanismus und Verkehr muss Trennendes und Verbindendes neu betrachten, will es diesen Zusammenhang, der selten genug beleuchtet wird, angemessen behandeln.

Eine Trennung in der Stadt gab es immer. Ghettos, Straßen für bestimmtes Handwerk, Gebiete mit Villen für Reiche, vieles existierte schon in den römischen Siedlungen oder gar davor. In der Regel wird argumentiert, dass der Verkehr solche unterschiedlichen Dinge verbinden sollte. Sicher hatte und hat er diese Rolle. Sie ist jedoch, so soll gezeigt werden, stark abhängig von der Art, der Geschwindigkeit und dem Umfang des Verkehrs. Seine trennende Funktion wird viel zu wenig analysiert. Hier kann lediglich auf die schon klassischen – leider nur in Deutschland bekannten – Arbeiten von Dieter Apel verwiesen werden, der beim Deutschen Institut für Urbanistik dieses Thema immer wieder bearbeitete. Verbindendes und Trennendes zu identifizieren ist jedoch notwendige Basis für eine Einbindung des Verkehrs in den Urbanismus, ist Basis für die Integration in eine soziale Betrachtung des Raumes, wie sie etwa Henri Lefèbvre vornimmt. Dessen Schriften oder auch die Anregungen aus den Arbeiten in Deutschland von Karl Schlögel oder von Dieter Läßle sind in Arbeiten der Verkehrsplanung an den Universitäten kaum zu finden. Jedoch erst eine räumliche Analyse des Verkehrs kann ihn für den Urbanismus erschließen. Ebenso wenig werden in den neueren urbanistischen oder stadträumlichen Analysen, dies sei hier erwähnt, die Verkehrsplanung und ihre Theorien berücksichtigt. Dieses Buch will die zusammenfassende Sichtweise sowohl versuchen als auch nachholen.

Notwendig ist dazu auch eine kurze Aufarbeitung der vielen Missverständnisse über die Rolle des Verkehrs in der Geschichte. Diese Missverständnisse liegen unter anderem daran, dass viele klassische Arbeiten über die Entwicklung der Städte in der Phase der Industrialisierung/des Fordismus entstanden und das damals neue Phänomen des für viele nutzbaren Fernverkehrs in die Vergangenheit projizierten. Zudem erfolgte eine verfehlte Darstellung der Rolle des Verkehrs in den letzten Jahren, da die Debatte sehr stark am modernen

Zuwachs des Ferntransportes orientiert wurde. Beide Einflüsse führen, so soll dieses Buch zeigen, vor allem zu einer starken Überschätzung der Relevanz des Fernverkehrs für die Stadtentwicklung. Erst eine Klärung des Wissensstandes über den Zusammenhang von Raum und Verkehr eröffnet die Chance der realistischen Einschätzung der aktuellen Entwicklungen.

Das Ziel dieser Arbeit ist nicht nur der Versuch, weitverbreitete Vorurteile über Verkehr und dessen Wirkung auf Stadt und Raum zu widerlegen, sondern auch und gerade Strategien zum Umgang mit den aktuellen urbanistischen Fragen zu liefern. In der aktuellen Diskussion um „globale“ Räume hat der Verkehr nämlich in der Tat eine völlig neue und den Trend zur Entfernung stark stützende Funktion gewonnen (Abb. 1.1). In diesem Zusammenhang wurde sogar die These formuliert, dass Entfernung gar keine Rolle mehr spiele, weil etwa die Sendung einer E-Mail von jedem Punkt der Erde aus zu jedem anderen gleich viel Zeit benötige. Hingegen ist es so, dass Raum immer noch existiert, insbesondere im Alltag der Menschen, und dort eine wesentliche Rolle spielt. In der aktuellen Entwicklung hat sich jedoch der Raum in nie da gewesener Weise in seiner Zugänglichkeit und räumlichen Konfiguration sozusagen „verschoben“. Dabei ist es eine Folge der modernen Formen des liberalen Kapitalismus, dass immer neue Bilder des Raumes, verschiedene „Landkarten“, entstehen, die sich wechselseitig überlagern. Dabei entstehen sowohl – und oft vorübergehend – neue Zentren als auch Entvölkerung oder Verwüstung (z. B. aufgegebene Industrieanlagen oder entlegene Orte).

Am allerdeutlichsten, und dies wird Thema der weiteren Ausführungen sein, ist jedoch die Entstehung von weitgehend abgeschlossenen, durch Netzwerke miteinander verbundenen Inseln oder, der Ausdruck wurde von Karl Schölgl aus einer Debatte¹ in Kassel übernommen, Archipelen. Diese Räume, abgeschlossene Wohnviertel, abgeschlossene Ferienanlagen für Reiche, gesicherte Wohnviertel etwa in Südafrika,² entwickeln sich mehr und mehr zu einer auch in Europa und in vielen Städten vorkommenden Normalität. Roger Buergel hat es in einer Sitzung des documenta-Beirats wie folgt umschrieben: „In einer englischen Stadt wohnen heute indische Arbeiter in einem Nachbarviertel mit der ehemaligen englischen Arbeiterklasse. Beide sind aber trotzdem fast so weit voneinander entfernt, wie noch im 19. Jahrhundert.“ Soziale Differenzen und Widersprüche wird und muss es immer geben, sie äußern sich in vielen Fällen durch Abgrenzung. Zu dieser „Verinselung“ von Stadtgebieten trägt Verkehr erheblich bei. Er stützt dabei freilich die Netzwerke der indischen Arbeiter, die sie untereinander verbinden, die aber wieder verschieden sind von denen der englischen Arbeiter. Er trennt aber auch, häufig durch Magistralen und kaum überwindbare Hauptverkehrsstraßen auch effektiv und ganz simpel, Wohnviertel ab. Die englischen Autoren Stephen Graham und Simon Marvin beschreiben das Ganze als „splintering urbanism“³, ohne die Rolle des Verkehrs dabei letztlich klären zu können. Siedlungen

¹Auf dem „Interviewmarathon“ mit Rem Koolhaas und Hans Ulrich Obrist am 05.08.2007.

²Sogenannte „Gated Communities“.

³Vgl. Graham, S.; Marvin, S. 2001.



Abb. 1.1 Die Eisenbahn – durch sie sind erstmals in der Geschichte weit voneinander entfernte Ziele in die „Nähe“ gerückt. (Darstellung: Jan Houdek)