



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

4. Auflage 2025

Helmut Holzapfel
Zentrum für Mobilitätskultur
Kassel, Deutschland

ISBN 978-3-658-48285-5 ISBN 978-3-658-48286-2 (eBook)
<https://doi.org/10.1007/978-3-658-48286-2>

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

© Der/die Herausgeber bzw. der/die Autor(en), exklusiv lizenziert an Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH, ein Teil von Springer Nature 2012, 2016, 2020, 2025

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 jede Person benutzt werden dürfen. Die Berechtigung zur Benutzung unterliegt, auch ohne gesonderten Hinweis hierzu, den Regeln des Markenrechts. Die Rechte des/der jeweiligen Zeicheninhaber*in sind zu beachten.

Der Verlag, die Autor*innen und die Herausgeber*innen gehen davon aus, dass die Angaben und Informationen in diesem Werk zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vollständig und korrekt sind. Weder der Verlag noch die Autor*innen oder die Herausgeber*innen 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.

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

Wenn Sie dieses Produkt entsorgen, geben Sie das Papier bitte zum Recycling.

Vorwort

Wie wollen wir in Zukunft leben und mobil sein? Welche fossilen Konzepte behindern den Wandel hin zur nachhaltigen und sozial gerechten Mobilität? Wo und wie müssen öffentliche Räume umgestaltet werden, um mehr Lebensqualität zu ermöglichen?

Diese und viele andere Fragen beantwortet Prof. Dr.-Ing. Holzapfel in seinem Sachbuch der Mobilitäts- und Stadtforschung. In einer überarbeiteten Fassung untermauert er noch einmal seine zentrale These: Die Verkehrswende kann nur gelingen, wenn sich Stadt- und Verkehrsplanung nicht länger einseitig am Automobil ausrichten.

In einer historischen Analyse deckt der Autor systematisch auf, wie falsche Vorstellungen und intensive Lobbyarbeit, über Jahrzehnte autogerechte Orte und entleerte Innenstädte hervorbrachten.

Daraus entwickelt Holzapfel anschließend ein neues Konzept urbanen Lebens: mit weniger Autos, mehr aktiver Mobilität, mehr räumlicher Nähe und Lebensqualität. Für diesen Paradigmenwechsel ist auch eine neue Kultur des Mobilseins nötig. Eine Kultur, die positive Veränderungen für den Alltag der Menschen in den Vordergrund rückt: Der kurze Weg zu Fuß, der soziale Kontakt, der Mix aus sauberen und vernetzten Mobilitätsoptionen – Eigenschaften einer nachhaltigen urbanen Zukunft, die im Buch klar und engagiert zu einem Bild zusammengefügt werden.

An unterschiedlichen Stellen macht der Autor deutlich: Richtige Ideen brauchen Zeit und Beständigkeit, um erfolgreich zu sein. Kopenhagen, Paris und viele andere europäische Städte zeigen, dass sich eine konsequent am Menschen orientierte Stadt- und Verkehrsplanung auszahlt. Dass für die Verkehrswende auch politisch ein langer Atem nötig ist, kann ich aus meiner langjährigen Erfahrung als Verkehrsminister von Baden-Württemberg klar bestätigen.

Gute Politik braucht fundierte wissenschaftliche Erkenntnisse. Mit diesem Sachbuch trägt Prof. Dr.-Ing. Holzapfel wesentlich zur wissenschaftlichen und politischen Debatte bei.

Wer in Stadt-, Landschafts-, Verkehrsplanung, Architektur und Politik tätig ist, sollte dieses Standardwerk produktiv nutzen. Es gibt interessante Denkanstöße und liefert gute

Argumente für eine veränderte Planung des Zusammenlebens. Deshalb ist es auch für interessierte Bürgerinnen und Bürger relevant, denn es geht um das Alltagsleben von uns allen in einer lebenswerten Zukunft.

Stuttgart
Januar 2025

Winfried Hermann MdL,
Minister für Verkehr
Baden-Württemberg

Danksagung

Bei Wolfgang Lohbeck bedanke ich mich für die vielen motivierenden Gespräche, bei Johanna Friederike Schröder für die Durchsicht des Inhaltes sowie die regelmäßigen Debatten zu grundsätzlichen Fragen. Sandy Lunau gab wertvolle Anregungen für das Schlusskapitel, das erst durch die strukturierten Beiträge von Stefanie Böge seine endgültige Form fand.

Inhaltsverzeichnis

1 Straßen und Verkehr: Trennung oder Verbindung?	1
Literatur	6
2 Verkehr und Urbanismus in den Köpfen der Menschen	7
2.1 Mobilität – eine Kultur und ein Phänomen der Industrialisierung	7
2.2 Zum Zusammenhang von Stadtentwicklung und Verkehr	12
2.3 Einige Hypothesen und methodische Ansätze zur Klärung des Verhältnisses von Urbanismus und Verkehr	15
2.3.1 Die Menschen und der Raum	15
2.3.2 Was ist Stadt, was sind urbane Verhältnisse? Zum Objekt der Analysen	16
Literatur	18
3 Haus, Straße, Vernetzung – die kleinräumige Organisation und der Urbanismus	21
3.1 Die Rolle kleinteiliger räumlicher Beziehungen	21
3.2 Straße und Haus in der Siedlung	22
3.3 Straßennetze und die Kreuzung	30
3.4 Trennung, Desintegration und Verlagerung – Die Strategien der Industrialisierung im Verkehr	32
3.4.1 Hintergründe	33
3.4.2 Die Trennung von Haus und Straße und Verlust der Straße für den Aufenthalt	35
3.4.3 Die Veränderungen der Verkehrsnetze	39
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	52

3.4.5	Der Ausbau des Straßennetzes	57
3.5	Soziale Aspekte der Organisation von Stadt und Verkehr	65
	Literatur	69
4	Verkehr und „Sozialer Raum“	73
4.1	Zur Wechselwirkung von Verkehrsnetzen und sozialen Verhältnissen	73
4.2	Immer größer immer weiter! – Maßstabsvergrößerung, ihre Faszination und ihre Durchsetzung im letzten Jahrhundert	79
4.2.1	Entwicklung der Achsenkonzepte	81
4.3	Der beschleunigte und ungebremste Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der Höhepunkt fordistischer Planung	89
4.4	Die kritische oder „alternative“ Verkehrsplanung in Deutschland seit etwa 1970	93
4.5	Öde Orte oder die vergessenen Grundlagen der Kritik der Moderne	100
4.6	Verkehrsplanung in der Postmoderne	102
4.7	Der Ort im globalen Wettbewerb oder Die Stadt als Punkt im Transportnetz	108
	Literatur	110
5	Brücken in die Archipele – neue Netze schaffen	113
	Literatur	116
6	Mobilität-zukunft: Bewusstseinswandel oder Technik?	117
	Literatur	122
7	„Verkehrswende“ oder ein Paradigmenwechsel zu einer neuen Mobilitätskultur	123
7.1	Was ist denn nun die Verkehrswende – Neue Technik? Geht es nur um „Klima“?	125
7.2	Die Rolle kleinteiliger räumlicher Beziehungen	127
7.3	Zeit für einen Paradigmenwechsel	131
	Literatur	136
8	Wie könnte es klappen? Strategien hin zu neuer Mobilität	137
8.1	Mobilitätswende in der Krise? Oder vor neuen Chancen?	137
	Literatur	142
	Weiterführende Literatur	143
	Stichwortverzeichnis	145



Straßen und Verkehr: Trennung oder Verbindung?

1

Das Thema dieses Buches ist die Wechselwirkung von Haus und Straße, also unserer Lebensorte, mit dem Alltagsleben der Menschen¹. Das, was wir als „Verkehr“ wahrnehmen, ist eine Folge der Organisation unserer Zeit und unserer Siedlungen, beeinflusst diese aber wieder in vielfältiger Weise durch Rückwirkungen. In der planerischen Praxis und in der Politik wird diese Interdependenz wenig beachtet, ja, auch in der Wissenschaft werden Verkehr und Siedlung, Straße und Haus meist getrennt betrachtet und in unterschiedlichen Studiengängen an unseren Universitäten behandelt. Das Verhalten und die Lebensmöglichkeiten der Menschen, die immer mehr Distanzen zurücklegen, sind dabei oft ganz ausgeblendet. Diese Trennung von Ursachen und Wirkungen ist einer der Gründe, warum ein immer stärkeres Anwachsen des Transportes entstand, und dass das, was unter einer Vorstellung von Urbanität existieren könnte, immer mehr verschwand. Eine Wende in der Mobilität, die Veränderung von Straßen, Bauten und unseres Verhaltens bedeutet, kann nur als integriertes Konzept einen Umstieg aus unserer auf Entfernung gepolten Lebensweise ermöglichen.

Neue Verkehrswege geben immer neue Möglichkeit zur Ortsveränderung. Einweihungen von Autobahnen werden deshalb oft noch bejubelt. Gleichzeitig trennen und durchschneiden diese neuen Trassen die Areale um unsere Wohnorte. Damit machen sie, in der Regel unbeachtet, kleinteilige Mobilität schwer oder gar unmöglich, es wird Orein-tierung auf die Ferne gefördert. 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 lange davor. In der Regel wird argumentiert, dass der Verkehr

¹ Hinweis zur geschlechtergerechten Sprache: In diesem Buch wird versucht, geschlechterneutral zu formulieren. Wird dennoch das generische Maskulinum verwendet so bezieht sich diese Form – sofern nicht anders kenntlich gemacht – auf alle Geschlechter.

die unterschiedlichen Elemente des Alltagslebens verbinden solle. Sicher hatte und hat er diese Rolle. Sie ist jedoch stark abhängig von der Art, der Geschwindigkeit und dem Umfang des Verkehrs. Seine trennende Funktion, die ab einer bestimmten Geschwindigkeit und Verkehrsmenge dominiert, wird viel zu wenig analysiert. In der deutschen Fachliteratur hat Dieter Apel², der beim Deutschen Institut für Urbanistik dieses Thema immer wieder bearbeitete, früh dazu Beiträge geliefert.

Verbindendes und Trennendes zu identifizieren ist jedoch notwendige Basis für eine Einbindung des Verkehrs in den Urbanismus, es ist Basis für die Integration in eine soziale Betrachtung des Raumes, wie sie etwa Henri Lefebvre³ vornimmt. Wirklich interdisziplinäre Ansätze, die unsere Mobilität umfassend auch in die Raumorganisation einbetten, sind immer noch mehr als selten. Vor allem mangelt es an der praktischen Realisierung einer Kooperation von Stadtentwicklung, Raumforschung, sozialer Alltagsanalyse und Verkehrsplanung. Die Wissenschaftsakademie acatech hat zwischen 2022 und 2024 in einem Projekt insbesondere die Umsetzung integrierter Konzepte in Kommunen und Regionen analysiert und Vorschläge zu einem Umdenken gemacht⁴. Zentral herausgearbeitet ist in dem Projekt die Relevanz einer übergreifenden Sichtweise von Mobilität und dass diese auch praktische Konsequenzen haben muss.

Bisher sind immer noch in der Verkehrswissenschaft die Erkenntnisse aus Architektur, aus Stadtentwicklung, Stadtkulturanalyse oder Freiraumplanung kaum präsent. Ebenso wenig werden in vielen neueren urbanistischen oder stadträumlichen Analysen die Verkehrsplanung und ihre Theorien berücksichtigt. An den Universitäten, in den Bundes- und meisten Landesministerien und vielen Stadtverwaltungen wird die Mobilität besonders in Deutschland fast ausschließlich getrennt von Stadtentwicklung und Bauwesen behandelt. Jedoch erst eine räumliche Analyse des Verkehrs könnte ihn für den Urbanismus erschließen.

Im weiteren soll hier die zusammenfassende Sichtweise im Vordergrund stehen. Das wird bei einer kurzen Aufarbeitung der vielen Missverständnisse über die Rolle des Verkehrs in der Geschichte deutlich, deren Entstehungszusammenhang bisher kaum reflektiert wird. Denn 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 verfehlt Darstellung der Rolle des Verkehrs in den letzten Jahren, da die Debatte sehr stark am modernen Zuwachs des Ferntransportes orientiert wurde. Beide Einflüsse führen 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.

² Vgl. Apel, D. 2012.

³ Vgl. Lefebvre, H. 2014.

⁴ vgl. Beckmann, K. J./Blumthaler, W./Holzapfel, H./Zebuhr, Y.: Ankommen statt unterwegs sein – Raum und Mobilität zusammen denken. (acatech Diskussion), München, 2022.

Es geht nicht nur darum, 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, je nach aktuellen Marktbedingungen, entstehen. Dabei entwickeln sich sowohl – und oft vorübergehend – neue Zentren als auch Orte der Entvölkerung oder Verwüstung (z. B. aufgegebene Industrieanlagen oder entlegene Orte).

Statt mehr Lebensmöglichkeiten und Kommunikation zu erschließen entsteht damit ab einer bestimmten Intensität des Fernverkehrs so etwas wie eine „verinselte Welt“. Die „Inseln“ bilden weitgehend abgeschlossene, durch Fernverkehrsinfrastruktur getrennte Flächen, durch Netzwerke verbunden und gleichzeitig isoliert. Es entstehen, der Ausdruck wurde von Karl Schlögel aus einer Debatte in Kassel übernommen, Archipele⁵.

In diese Archipelen wächst die Einsamkeit, kontaktlos war man dort zunehmend bereits vor der Corona-Pandemie. Die Abgeschlossenheit wird immer mehr auch formal durch Regeln untermauert: Es gibt Wohnviertel oder reservierte Ferienanlagen nur für Reiche, es existieren gesicherte Wohnviertel etwa in Südafrika,⁶ und sie entwickeln sich mehr und mehr zum Vorbild einer auch in Europa und in vielen Städten aufkommenden Normalität. Selbst wo sie nicht formal ausgewiesen ist nimmt Segregation zu⁷.

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 zwar die Kommunikation innerhalb von Gruppen (etwa ausländischen Werkträgern in einem anderen Land) intern und auch über große Distanzen mit Verwandten und Freunden. Er trennt aber, häufig durch Magistralen und kaum überwindbare Hauptverkehrsstraßen auch effektiv und ganz simpel, urbane Quartiere ab

⁵ Während der Kunstaussstellung documenta 12 in Kassel im Jahr 2007 wurden in wegweisenden Debatten geradezu prophetisch die aktuellen Entwicklungen der wachsenden Distanzen diskutiert, nachzulesen in den Heften 186/187 der Zeitschrift ARCH+ aus 2008, insbesondere bei dem „Interview Marathon“ am 05.08.2007 des künstlerischen Leiters der Serpentine Gallery in London, Hans-Ulrich Obrist, mit Beiträgen etwa von Rem Koolhaas oder Karl Schlögel.

⁶ Sogenannte „Gated Communities“.

⁷ In Japan, einem der am besten verkehrlich erschlossenen Länder der Welt, gibt es seit 2021 ein „Einsamkeitsministerium“, das sicher ein auch aus Gründen sozialer und demographischer Entwicklungen wachsendes Problem thematisiert. Die Organisation unser Mobilität ist aber, so wird klar, kein Beitrag zur Überwindung dieser Probleme, sondern verstärkt sie eher.



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

und verhindert so etwa die Integration Fremder in einer urbanen Umwelt⁸. Die englischen Autoren Stephen Graham und Simon Marvin beschreiben das Ganze als „splintering urbanism“⁹, ohne die Rolle des Verkehrs dabei letztlich klären zu können. Siedlungen und Regionen werden – wir werden dies im Folgenden zeigen – zu sozial segregierten und in unterschiedlichen Kommunikationsnetzen¹⁰ organisierten, zersplitterten Einheiten.

Diese historisch sich ändernde Rolle der Verkehrswege ist damit auch eine Geschichte der Straße von einer nützlichen Einrichtung, die im Alltagsleben nicht nur Platz für Gespräch und Austausch war, hin zu einer – nicht nur von Bürgerinitiativen – ungeliebten Angelegenheit. Eine wesentliche künftige Aufgabe – die auch eine gesellschaftliche Dimension hat – könnte sein, die Archipele im urbanen (und suburbanen) Raum wieder zu verbinden und zusammenzufügen. Zentrale Widersprüche der Postmoderne sind fraglos die mangelnde friedliche Konfliktfähigkeit oder einfach nur Unkenntnis der Lebensbedingungen und Probleme von Gruppen untereinander. Mitmenschlichkeit, Entwicklung und Weiterentwicklung von Kulturformen können nur durch direkte persönliche Kontakte und Auseinandersetzung entstehen. Ort dieser Auseinandersetzung ist lange die Straße gewesen. Eine Fortführung oder ein Wiedergewinnen der städtischen Integrationskraft wäre auf eine Überbrückung zwischen den „Inseln in der Stadt“ und andere Nutzung der Straßen angewiesen. Wir brauchen diese als Brücken und Orte für den menschlichen Alltag, eine Verbindung und Nutzungsorte zwischen den Archipelen. Es ist eine neue und zukunftsweisende Aufgabe für die Stadt- und Verkehrsplanung, Anleitungen und Planungshinweise zum Umgang mit der „archipelisierten“, fragmentierten modernen Stadt zu entwickeln und damit Anregungen für die aktuelle Planungspraxis zu geben. Dazu brauchen wir ein grundlegend anderes Verständnis von Mobilität, eine Veränderung in den „Köpfen“.

⁸ 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.“

⁹ Vgl. Graham, S.; Marvin, S. 2001.

¹⁰ In diesem Wort taucht in diesem Buch der sehr breit und oft durchaus missverständlich gebrauchte Begriff der „Kommunikation“ zum ersten Male auf. Er wird im Folgenden nicht für den Austausch sinnlosen Rauschens, sondern (etwa im Sinne von Flusser, V. 1998, S. 12/13) als Prozess der Entstehung und des Austausches von Unterschieden, also als „negentropischer Prozess“ betrachtet.

Literatur

Apel, Dieter: Landschaft und Landnutzung: Vom richtigen Umgang mit begrenzten Flächen. München 2012

Beckmann, K. J./Blumthaler, W./Holzapfel, H./Zebuhr, Y.: Ankommen statt unterwegs sein – Raum und Mobilität zusammen denken. (acatech Diskussion), München, 2022

Flusser, Vilém: Kommunikalogie. Frankfurt am Main 1998

Graham, Stephen; Simon, Marvin: Splintering Urbanism. New York 2001

Lefebvre, Henri: Die Revolution der Städte, Neuausgabe. Hamburg 2014