

Stichworte und Fakten zum Stadtverkehr

Eine Kurzinformation, herausgegeben vom Arbeitskreis Verkehr im Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz e.V. (BBU)

1. Verfügung über Verkehrsmittel

Das gängige Vorurteil ist, jeder Bürger habe ein Auto. Aber

- nur 29% aller Bürger und nur 60% aller Haushalte sind motorisiert,¹
- nur 35% aller Frauen und 77% aller Männer haben einen Führerschein²
- 40% aller privaten Autos werden werktags vom erwerbstätigen Haushaltsvorstand (meistens der Mann) beansprucht und stehen den übrigen Familienmitgliedern dann nicht zur Verfügung.³

Ein sehr viel breiter verfügbares Verkehrsmittel ist das Fahrrad, was leider in der Verkehrsplanung meistens übersehen wird.

- 60% aller Bundesbürger haben ein Fahrrad und 85% aller Haushalte,
- jährlich werden 3.300.000 Fahrräder verkauft (einschl. Mofas), aber nur 2.100.000 Autos⁴.

Füße zum Gehen schließlich sind — außer bei einigen Schwerbehinderten — bei jedermann vorhanden.

2. Benutzung von Verkehrsmitteln

Das gängige Vorurteil ist, das Auto sei das meistbenutzte und damit wichtigste Verkehrsmittel. Aber

- von allen Wegen werden 55% zu Fuß oder mit dem Fahrrad gemacht. Leider sind in der besten Verkehrsverhaltensstatistik Kinder und Ausländer nicht erfaßt (KONTIV-Daten des Verkehrsministers), so daß dort nur 40,8% stehen. Dagegen werden nur 36,9% der Wege mit dem Auto (als Selbstfahrer) gemacht.⁵
- Bei allen Weg/Fahrtzwecken sind Fuß- und Radweg durchgängig am wichtigsten:

Zweck	Auto	Fuß/Rad	ÖNV
Beruf/ Ausbild.	26,5%	49,9%	23,6% ⁶
Schule/ Uni	3,6%	68,0%	28,4% ⁷
Einkauf	26,7%	55,5%	17,8% ⁸
Einkauf im Neben- zentrum	19,0%	70,0%	11,0% ⁹

- Auch Autobesitzer machen viele Wege zu Fuß oder mit dem Rad (36,3%) oder mit dem ÖNV (9,7%)¹⁰.
- Auch gut Ausgebildete, Einkommensstarke machen viele Wege zu Fuß oder mit dem Rad (Selbständige: 19,5%, Beamte: 24,6%, Akademiker: 26,5%).
- Besonders stark auf Zu-Fuß-Gehen und Radfahren sind angewiesen: Kinder, Jugendliche, Ausländer und Alte. Bei ihnen liegen die Fuß/Radanteile jeweils über 60%¹¹.

- Auch im Winter bleiben zu Fuß-Gehen und Radfahren die wichtigsten Verkehrsmittel¹²:

Verkehrsmittel	Sommer	Winter
zu Fuß	28,2%	32,6%
Rad	11,5%	7,1%

3. Zurückgelegte Distanzen

Die übliche Vorstellung ist, daß die meisten Wege im Stadtverkehr lange Wege sind. Das Gegenteil ist richtig:

- Trotz Zersiedlung und Ausdünnung der Infrastrukturstandorte sind auch heute noch 55,3% aller Wege unter 3 km lang, aber nur 29,1% über 6 km.¹³

Außerdem heißt es immer, das Auto werde natürlich nur für weite Wege benutzt. Auch hier ist das Gegenteil richtig:

- 38,6% aller Autofahrten sind kürzer als 3 km.
- 23,8% aller Wege zwischen 500 m und 100 m werden mit dem Auto gemacht, bei den Wegen zwischen 1 km und 2 km sogar 39,7%.¹⁴

Vom Fußgänger nimmt man dagegen an, er gehe nur kurze Distanzen, höchstens so um 300 m. Tatsache ist dagegen, daß

- 20% aller Fußwege länger als 1000 m, 12% sogar länger als 2000 m sind;
- 64,3% aller Radfahrten länger als 1 km, 19,6% sogar weiter als 4 km sind;¹⁵
- die durchschnittlichen Gehweiten der Fußgänger beim Einkauf in der Innenstadt in Essen 1200 m, in Düsseldorf 1550 m und in Darmstadt 1140 m sind, beim Weg zur Arbeit in der City von München 1370 m.¹⁶
- von allen Wegen zwischen 1 km und 2 km sind 54,3% Fuß- und Radwege, von den Wegen zwischen 2 km und 3 km 33,9% und von den Wegen zwischen 3 km und 4 km 20,4%.¹⁷

4. Die Meinung der 'Experten'

Die Experten haben heute, trotz zahlreicher einschlägiger Untersuchungen zum Verkehrsverhalten, meistens falsche — autoorientierte — Vorstellungen vom Verkehrsgeschehen.

- durchschnittlich schätzen Verkehrsplaner und Verkehrswissenschaftler den Autoanteil am Verkehr doppelt so hoch ein wie er wirklich ist,
- durchschnittlich schätzen sie dagegen den Fußgänger- und Radfahreranteil halb so hoch ein wie er wirklich ist.¹⁸

Der Grund liegt auf der Hand: Verkehrsplaner sind fast ausschließlich Männer, 'in den besten Jahren', mit gutem Einkommen und besonders stark motorisiert, mit Vorliebe für's sportliche Auto. Da wird die eigene, private Windschutzscheibenperspektive dann gern auf die Planung übertragen.¹⁹

Immerhin scheint sich — angesichts der falsch geschätzten — überhöhten Zahlen der Autobenutzung so etwas wie schlechtes Gewissen bei den Planern zu regen. Denn:

- 77% aller Stadtplaner und 60% aller Verkehrsplaner bevorzugen mittlerweile eine Planungsstrategie, bei der möglichst viel Autoverkehr vermieden werden soll, z.B. durch mehr Fuß- und Radwege oder durch bessere Standortplanung.²⁰

5. Die Mobilitätsentwicklung

Angeblich hat das Auto eine große Beweglichkeit in unsere Städte gebracht. Dabei ist unklar, ob sich Beweglichkeit = Mobilität auf die Zahl der Wege, die Länge/Distanz der Wege oder die Zeit/Dauer der Wege bezieht. Es gibt sehr ernsthafte Zweifel an der gewachsenen Mobilität:

- seit 1950 — also einer fast noch autolosen Zeit — bis heute ist die Zahl der Wege je Einwohner lediglich um 10% gewachsen. Statistiken, die große Mobilitätssteigerungen nachweisen, haben regelmäßig die Fuß- und Radwege vergessen.²¹
- etwa 80% aller heutigen Wege wurden bereits 1950 mit gleichem Ziel und gleicher Quelle zurückgelegt, damals meist zu Fuß oder mit dem Rad oder mit dem ÖNV, heute oft mit dem Auto. Nur 20% aller Wege sind neue Wege, d.h. Wege mit Distanzen und Quellen und Zielen, die 1950 noch nicht vorhanden oder noch nicht erreichbar waren;²²
- der Zeitaufwand im Verkehr ist seit 1950 gestiegen, d.h. trotz schnellerer Verkehrsmittel wird nicht Zeit gespart sondern verschwendet.²³

Einen echten Mobilitätsfortschritt hat das Auto offenbar vor allem für Bevölkerungsgruppen mit vorzugsweise langen Wegen und für Fahrtzwecke mit langen Distanzen gebracht. Doch in dem Maße, in dem durch entsprechenden Straßenbau die Mobilitätschancen dieser Gruppen und Fahrtzwecke verbessert wurden, sanken die Mobilitätschancen anderer Gruppen und verdrängte der Lebensraum vieler:

- z.B. wurde der ÖNV durch die Motorisierung und einseitige Verkehrspolitik und -Planung so ruiniert, daß heute Gruppen ohne Auto weit schlechtere Mobilitätschancen haben als 1960,
- z.B. wurde den Kindern, die vor 20 Jahren noch im ganzen Quartier rumstromern konnten, der Aktionsraum auf winzige Ghettos beschränkt;
- ähnlich ging es den Alten und Behinderten, die heute vielfach aus Angst vor dem Straßenverkehr an die Wohnung gefesselt sind;
- benachbarte Quartiere sind heute oft durch Hauptverkehrsstraßen getrennt