

Kommunikation statt Stadtverkehr

Kommunikation ist ein Bedürfnis, Ortsveränderungen sind das nicht in jedem Fall. Kommunikation dient der Realisation menschlichen Lebens, Verkehr oder Ortsveränderungen werden nur auf Grund von Sachzwängen, aber nicht in sich selbst sinnvoll erforderlich (1).

Welches sind nun die Sachzwänge oder Ursachen, die den Menschen zu Ortsveränderungen zwingen, d.h. Verkehr - im besonderen in der Stadt - entstehen lassen?

- * Samtliche Wege, die der Stadtbewohner Tag für Tag notwendigerweise zum Leben zurücklegt.
- * Die hauptstädtische Funktion erfordert Wege von städtischen und ausserstädtischen Bewohnern zur Erfüllung von Tätigkeiten mit administrativem Charakter oder zur Inanspruchnahme von Dienstleistungen allgemeiner oder spezieller Art.
- * Die Stadt Luxemburg als wichtigste Ar-

beitsplatzkonzentration, überwiegend im Dienstleistungssektor und mit immer noch steigender Tendenz, zieht - wenn auch mit unterschiedlicher Intensität - Arbeitnehmer aus allen Landesteilen an.

- * Das grosse Angebot von Gütern für die tägliche und spezialisierte Nachfrage zieht Stadt- und Landbewohner an.
- * Das starke Angebot an schulischen und kulturellen Einrichtungen ist eine Attraktivität für das ganze Land.

Diese Häufung von diversen Funktionen in der Stadt und die quasi Abhängigkeit des Landes von der Stadt bedingt ein überdimensionales Verkehrsaufkommen auf dem Stadtgebiet.

Bei der Wahl des geeigneten Fortbewegungsmittels zur Bewältigung dieser Kommunikationswege hat sich bisher eine vorbehaltlose Priorität für den individuellen Autoverkehr herauskristallisiert. Wer sich

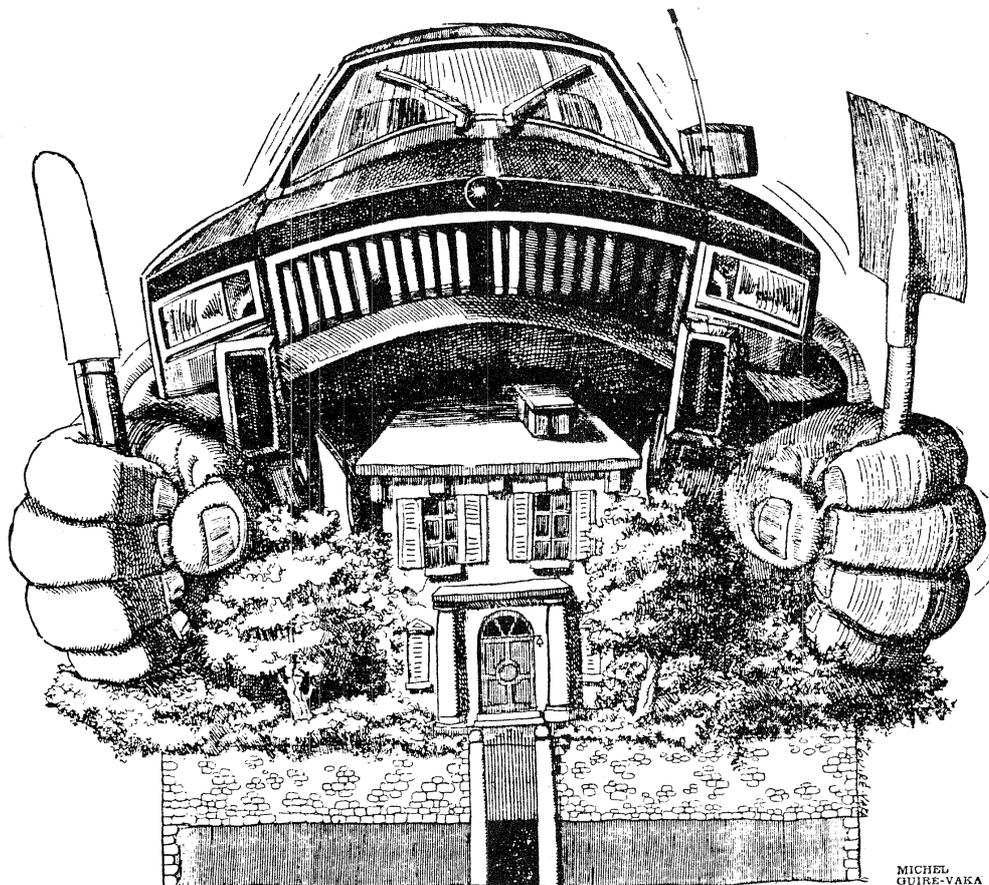
als Fussgänger, Radfahrer oder Bus- und Bahnbenutzer fortzubewegen versucht, der merkt sehr bald, dass die Stadtverkehrs- politik und -planung nachhaltig dem Autoverkehr Vorschub geleistet haben. Der flüssige Autoverkehr hatte erste Priorität. So wurden und werden immer noch breite Strassen mit breiten Fahrspuren, grosszügige Kreuzungen und umfangreiche Parkieranlagen geplant und gebaut. Die Flächen und Anlagen für den Autoverkehr sind für die maximalen Verkehrsmen- gen der Spitzenverkehrsstunden und für möglichst hohe Geschwindigkeiten dimen- sioniert. Alle andern Verkehrsarten wer- den allenfalls als Lückenbüsser behandelt.

Dem Fussgänger wurden die Gehsteige ver- schmälert, die Ampelphasen an Fussgänger- überwegen verkürzt oder der Fussgänger wurde gar unter die Erde verbannt (siehe Boulevard Royal in Höhe Centre Aldringen). Innerstädtische Grünanlagen wurden ver- kleinert. Der Radfahrer fand bisher über- haupt keine Beachtung. So fehlt auch der Mut, flächendeckend zu Lasten des Autover- kehrs reservierte Busspuren und ihnen zu- gehörig deutliche Ampelpräferenzen einzu- richten.

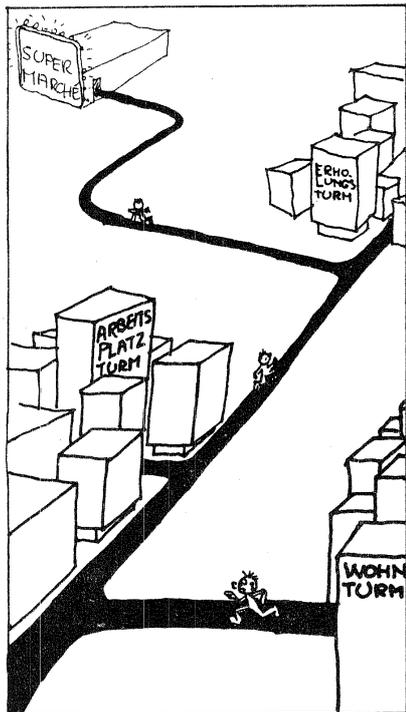
Die möglichst effektive, möglichst per- fekte und konsequente Herrichtung der Strassenräume hat unsere Stadt und ihre

Lebensqualität radikal verändert. Es seien hier nur hervorgehoben die drastische Ein- schränkung des Lebensraums von Kindern, Alten und Behinderten, die allgemeine Ver- kehrsfährdung, die vielen Verletzten und Getöteten, die dauernde Angst der El- tern und der Alten, der allgegenwärtige Verkehrsstress, die wachsende Umweltbe- lastung durch Lärm und Abgase an den Hauptverkehrsstrassen und auch an vielen Nebenstrassen, die ständige Behinderung von Bussen durch das gleichzeitige Be- fahren und verstopfen ihrer Trassen mit Autos (2).

Dieser Umstand der Verringerung der Le- bensqualität kann als hauptverantwortlich für die "Stadtflucht" seiner Bewohner in die Vororte angenommen werden. Hierdurch wird zwangsläufig die Ausdehnung der Wohn- gebiete gefördert und die alltäglichen Pendlerbewegungen werden derart umfang- reich, dass sie im Endeffekt chaotische Ausmasse annehmen. Dieses beständig wachsende Pendleraufkommen - vor allem die Berufspendler mit eigenem PKW sind hier gemeint - bedingt eine immer höher werdende Umweltbelastung, die in der di- rekten Folge zu einer weiteren Abwan- derung aus der Stadt führt. Diese Stadt- flucht führt unmittelbar zu einem weite- ren Wachstum der der Stadt vorgelagerten Wohngebiete, und es sieht ganz so aus,



Qu'est-ce qui gêne la circulation en ville ? C'est la ville. Supprimez la ville, vous roulez.



in: WIERT IECH - Info Nr 24

als ob sie dies mit Vorliebe entlang der Hauptverkehrsstrassen tun würden. Dies geschieht wohl mit der vollen Absicht, die optimale Erschliessung jedes einzelnen Wohnhauses zu gewährleisten.

Infolge der fortschreitenden Siedlungsflächenausdehnung - und dem damit verbundenen Landschaftsfrass - manifestiert sich zwangsläufig eine relative Ausdünnung der Bevölkerungsdichte, auch in den Innenstädten, und die Einrichtung eines öffentlichen Nahverkehrsmittels wird langsam aber sicher unattraktiv und unrentierlich. Damit muss sich aber notgedrungen der Individualverkehr immer mehr erhöhen.

Hier erscheint uns die Bemerkung von Belang und als vollauf berechtigt, dass "in dem Augenblick, in dem der Wagen begann, den Wagen zu töten, verschwanden die Ersatzlösungen: damit man um die Benutzung des Wagens nicht mehr herumkommt" (3).

Von daher "kann die Alternative zum Auto nur eine umfassende sein, denn, damit Leute auf ihr Auto verzichten können, genügt es ganz und gar nicht, ihnen bequemere Massenverkehrsmittel anzubieten. Ihnen muss der Zwang zum Verkehr ganz und gar genommen werden, indem sie sich in ihrem Stadtviertel, ihrer Gemeinde, ihrer Stadt auf menschlicher Ebene zuhause fühlen und von ihrer Arbeit mit Vergnügen zu Fuss nach Hause gehen - zu Fuss oder allenfalls ihr Fahrrad besteigen." (3)

"Wurden 1960 noch 59.7% aller Fahrten zur Arbeitsstätte mit öffentlichen Verkehrsmitteln getätigt, so hat die Wahl dieses

Verkehrsmittels um mehr als 13.2% in den 10 Jahren zwischen 1960 und 1970 abgenommen. In dem gleichen Zeitraum hat sich der Anteil der Fahrten mit dem privaten PKW, relativ gesehen, fast verdoppelt. Rein numerisch bedeutet dies aber, dass die Benutzung des eigenen PKW von 17.1 % oder 5 715 PKW (1960) auf 34.1 % oder 16 661 PKW (1970) sich fast verdreifacht hat." (4) Zwar liegen neuere Werte nicht vor, doch lässt die Zunahme des Motorisierungsgrades, d.h. Personen pro PKW von 1960 = 9.4 EW/PKW, 1970 = 4.0 EW/PKW auf 1977 = 2.7 EW/PKW darauf schliessen, dass das Verkehrsaufkommen in der Stadt nur noch zugenommen hat. Daraus folgt fast zwangsläufig ein tagtägliches Verkehrschaos, das so aussieht, dass "morgens vor 8 und mittags vor 14 Uhr (und entsprechend bei Büro- und Geschäftsschluss in entgegengesetzter Richtung), die letzten/ersten Kilometer im Schrittempo gefahren werden, bis hin zum völligen Stillstand (und dies nicht nur auf Stadtgebiet), sondern auch, dass alle Parkplätze, auch die neuen unterirdischen und zudem teuren, die eigentlich fürs Einkaufen und für Amtsbesuche gedacht sind, besetzt werden". (6)

Demzufolge werden jeweils zu Beginn der regulären Bürostunden (morgens und nachmittags) die verfügbaren Parkplätze in der Stadt von den sog. Dauerparkern, sprich: den Berufspendlern, besetzt. Dies bedeutet, dass während 8 Stunden (mit oder ohne mittäglicher Unterbrechung) der gesamte Parkraum belegt wird, einschliesslich der Fremdparkfläche, d.h. der zentrumsangrenzenden Wohngebiete, die regelrecht von dieser Verkehrsflut überschwemmt und damit erheblich in ihrer Wohnqualität beeinträchtigt werden. Nach MOHNHEIM sind 50 % bis 70 % der Parker in den Zentren und zentrennahen Quartieren Berufsparker.

Demgegenüber machen die Parker, die im Zusammenhang mit einem Einkauf, einem Behördengang oder einer geschäftlichen Erledigung oder einem privaten Besuch ihr Auto abstellen, nur eine Minderheit von 15 - 25 % aus (ausser samstags, wo deren Zahl auf etwa das Doppelte steigt). Sie werden häufig mit Recht als "qualifizierte" Parker bezeichnet, weil sie für das wirtschaftliche und soziale Leben der Zentren notwendig sind. Meist belegen diese qualifizierten Parker einen Stellplatz nur vorübergehend, weil ihre Erledigung nur kurze Zeit dauert. Wegen dieser kurzen Dauer ist ihr Parkflächenbedarf viel geringer als der der Berufsparker. Oft werden auf einem einzigen Kurzparkplatz 15 - 20 Autos am Tag abgestellt.

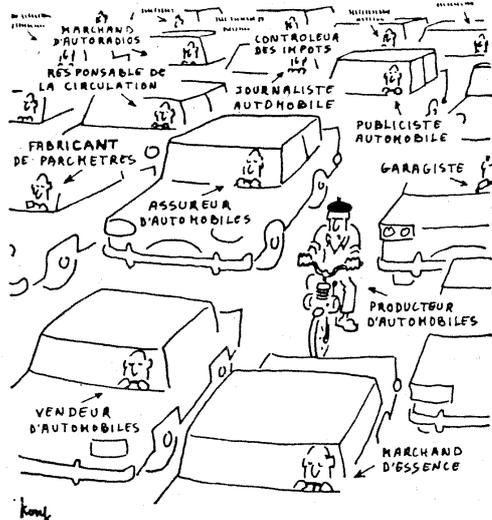
Erweiterungen der Parkkapazität in den Zentren und zentrennahen Quartieren führen in der Regel sehr schnell zu einer Steigerung der Nachfrage. Von dem erweiterten Parkangebot wird neuer Autoverkehr

angezogen. Leute, die bisher wegen vermuteter oder realer Parkschwierigkeiten beim Einkauf oder Arbeitsweg auf die Autobenutzung verzichteten, steigen aufs Auto um. So kommt es zu dem aus den meisten Städten bekannten Teufelskreis des Parkverkehrs: Mehr Parkplätze, mehr Parknachfrage, mehr Parkknappheit, neue Parkplätze usw. usw." (2) Der Verkehrsingenieur GLASER warnte bereits 1977 in einem Referat vor dem gleichen Teufelskreis und wies darauf hin, dass eine Lösung des Problems nur unter der Voraussetzung geschehen kann, dass der unnötige Verkehr ferngehalten wird und eine vernünftige Parkraumbewirtschaftung betrieben wird.

Als sehr wirksam hat sich in anderen Fällen die Umwandlung von Dauerparkplätzen in Kurzparkplätze erwiesen. Leidtragende sind dabei die Berufspendler, doch lässt sich dieser Verkehrsanteil am ehesten dem öffentlichen Verkehr zuweisen, sofern letzterer eine Attraktivitätssteigerung erfährt.

Priorität zur Erreichung dieses Planzieles ist im Verlauf einer ersten Phase die Befreiung der wichtigsten Hauptverkehrsstrassen von Parkplätzen, d.h. keine Erhöhung des vorhandenen Parkplatzangebotes. Jede Neueröffnung einer Parkplatzanlage sollte vorerst zur Aufhebung der entsprechenden Anzahl Plätze im umliegenden Strassenraum führen (S. 35 (5)).

Beispielhaft seien die Lösungsansätze der Stadt UPPSALA (Schweden) dargestellt, in der die Stadtoberhäupter sich nicht um ihre politische Verantwortung herumgedrückt haben. In dieser Stadt wurden die Innenstadt und die Innenstadtrandgebiete systematisch verkehrsberuhigt. Weite Teile des Strassennetzes wurden fußgänger- und fahrradfreundlich umgestaltet. Zwischen den Innenstadtrandgebieten und den angrenzenden Wohnquartieren wurde ein enges Netz von Radwegen und Fußgängerachsen geschaffen. Parallel dazu wurde



die Erschliessung für den privaten Autoverkehr verringert. Die Innenstadt war nur noch über Schleifensysteme zugänglich. Die Zahl der zentralen Parkstände wurde deutlich reduziert. Gestaffelte Parkzeitbeschränkungen und Parkgebühren wurden festgesetzt. Für Busse wurden auf allen zum Zentrum führenden Linien Bevorrechtigungsmassnahmen, vor allem durch separate Busspuren und Ampelpräferenzen, geschaffen. Diese Massnahmen führten zu einem Rückgang des gesamtstädtischen Autoverkehrsaufkommens um 10 %. Demgegenüber nahm die Beteiligung am nichtmotorisierten Verkehr um 17 % zu. Das Fahrgastaufkommen bei Bussen und Bahnen stieg um 11 %.

Dieses eine zitierte Beispiel - eines unter vielen realisierten der letzten Jahre - zeigt bereits an, dass der städtische Autofahrer eine unerwartet hohe Flexibilität hat. Auf neue Rahmenbedingungen reagiert er mit neuen Verhaltensweisen. Wo das Auto nicht mehr die erwarteten Zeit- und Bequemlichkeitsvorteile bringt, ist man zum Verzicht auf die Autonutzung bereit.

Dies alles sollte Grund genug sein, darüber nachzudenken, wie man solche positiven Wirkungen dauerhaft erzielen kann. Zumal, wenn damit deutliche Verbesserungen der Umwelt, der Aufenthaltsqualität und der Sicherheit verbunden sind.

Es ist von daher kaum verwunderlich, dass es zu solchen Massnahmen in UPPSALA eine grosse Zustimmung gab:

- Zustimmung zu den Massnahmen: insgesamt 63 %, bei Bus- und Bahnbenutzern 79 %, bei Radfahrern 67 %. (2)

Dieses eine Beispiel unter vielen zeigt sehr deutlich, dass eine allgemeine Verbesserung der Lebensqualität nur durch eine Verringerung des Autoverkehrs auf dem Stadtgebiet, insbesondere eine Dezimierung des Berufsverkehrs, erzielt werden kann. "Unter diesem Aspekt stellt sich beispielsweise die Frage, wie das Problem der bereits 1970 über 2 000 PKW-Pendler nur aus den unmittelbaren Randgemeinden der Stadt Luxemburg, die bereits 33 % aller Berufspendler zur Hauptstadt hin ausmachten, gelöst werden kann." (6)

Zur Minderung der Pendlerproblematik und zur Verminderung des Verkehrsaufkommens kann nur eine umfassende Ausweitung des öffentlichen Nahverkehrsmittels beitragen. Diese Forderung entspricht ganz dem Leitprogramm der Landesplanung, in welchem unter den Artikeln 32, 34 und 35 ein Zusammenschluss der öffentlichen Nahverkehrssysteme und -mittel gefordert wird.

Aus der Notwendigkeit zur Erfüllung dieser Forderungen und zur Beeinflussung der künftigen Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs ergeben sich folgende Leitsätze:

- Das öffentliche Nahverkehrsmittel muss vor allem in den innerstädtischen Verdichtungs-

tungszonen uneingeschränkte Priorität erhalten.

- Auch rigorose oder unpopuläre Massnahmen zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs dürfen gegebenenfalls nicht umgangen werden.

Der Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit öffentlicher Verkehrsunternehmen muss vor dem Problem, die Lebensfähigkeit der Stadt zu erhalten, in den Hintergrund treten.

Für das Umsetzen dieser Grundsätze in die Praxis ist ein Bündel von konkreten Massnahmen erforderlich, das komplex behandelt werden muss und sich in die folgenden Teilbereiche gliedert:

1. Massnahmen, die die öffentlichen Verkehrsmittel direkt betreffen.
2. Attraktivitätssteigernde Massnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr, die zu Lasten des Individualverkehrs gehen.

Zu 1.: - Ausbau und Verdichtung der Netze sowie Integration der Verkehrssysteme.

- Verbesserung der Ausstattung und Gestaltung der Fahrzeuge (Komfort, Gepäck- und Kinderwagenfreundlichkeit).
- Verdichtung der Zug- bzw. Wagenfolge.
- Bessere Fahrplankoordinierung zwischen allen öffentlichen Personennahverkehrsmitteln.
- Bevorzugte Behandlung des Autobusses gegenüber dem übrigen Strassenverkehr durch Einrichtung von Busspuren.
- Verbesserung der Ausstattung und Gestaltung der Haltestellen.
- Vereinfachung des Tarifsystems: Einheitsfahrtschein mit Umsteigeberechtigung für alle Verkehrsmittel der öffentlichen Verkehrsunternehmen unter Beibehaltung von Normal- und ermässigtem Tarif mit Rabattierung von Sammelkarten.
- Aufstellung von Fahrscheinautomaten und Erweiterung der Vorverkaufsmöglichkeiten, um somit das Einsteigen und Kontrollieren zu beschleunigen.

Zu 2.: - Kombination mit Park-and-Ride-System.

- Kein der Nachfrage entsprechender - also der Motorisierungsentwicklung angepasster - Ausbau des Stadtstrassennetzes; knappe Ressourcen sind so einzusetzen, dass vordringlich die Massnahmen zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs durchgeführt werden können.
- Errichtung von verkehrsberuhig-

ten Bereichen sowohl in Wohn- als auch in Kerngebieten, bei gleichzeitiger sehr guter Erschliessung durch den öffentlichen Personennahverkehr.

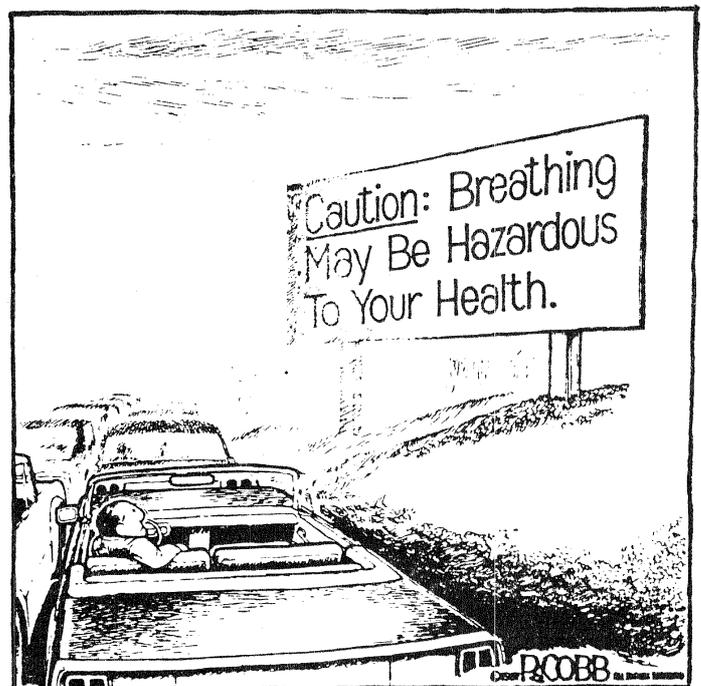
- Begrenzung der Parkmöglichkeiten in den hochbelasteten Kernstadtgebieten dergestalt, dass vor allem der Berufspendlerverkehr mit Kraftfahrzeugen ferngehalten wird.

Die umfassende Verringerung des Individualverkehrs durch gezielte Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl, d.h. das Zugeständnis einer eindeutigen Priorität des öffentlichen Personennahverkehrs leistet einen erheblichen Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität innerhalb der Einkaufszentren und der Wohngebiete.

Ueber dieses Massnahmenpaket hinaus sollte ein Park- and Ride-System geschaffen werden, das als ein wesentlicher integraler Bestandteil anzusehen wäre.

Wie bereits oben dargestellt, kommen allein 1970 aus den Stadtrandgemeinden Hesperange, Bertrange, Strassen, Walferdange, Niederanven und Sandweiler über 2 000 PKW-Berufspendler zur Stadt. Desweiteren haben zusätzliche 4 200 PKW-Pendler ihr Auto im Stichjahr für den Arbeitsweg von und zum Arbeitsplatz benutzt.

Die Ausdehnung des öffentlichen Nahverkehrsmittels auf die oben genannten Stadtrandgemeinden würde bereits einen erheblichen Beitrag zur Verkehrsentlastung der Innenstadt leisten. Für die Berufspendler jedoch, die aus stadtfürneren Gemeinden und



LOS ANGELES FREE PRESS - OCT 13, 1967

Orten kommen, sollten an den Haupteinfallstrassen (10 an der Zahl) zur Hauptstadt hin grössere Parkplatzanlagen, sog. Auffangparkplätze geschaffen werden. Diese sollten einen direkten Bezug zum öffentlichen Personennahverkehrsmittel haben, da diese Parkplätze auch in dem Bereich der oben genannten Gemeinden zu liegen kämen, wobei sich durch die absolute Bevorzugung des öffentlichen Personennahverkehrsmittels für jeden einzelnen Verkehrsteilnehmer eine erhebliche Zeitersparnis ergeben würde. Ein Massenverkehrsmittel hat nunmal einen weit geringeren Platzbedarf als eine grosse Vielzahl einzelner Autos und dabei ganz einfach auch eine sehr viel höhere Leistungs-spricht: Beförderungskapazität.

Pierre BAUMANN

Chantal ZEYEN

LITERATUR

- (1) KUTTER, E. Verkehrsplanung für Stadt- und Regionalplaner.
Vorlesungsskript SS 1977.

FB Verkehrswesen, Fachgebiet
Planung von Verkehrssystemen,
TUB, Berlin (West).

- (2) MONHEIM, H. Grundzüge einer alternativen Stadtverkehrsplanung, in: Technologie und Politik 14. Reinbek bei Hamburg, 1979.
- (3) GORZ, A. Oekologie und Politik. Reinbek bei Hamburg, 1977.
- (4) BAUMANN, P. Ansätze zum Landesentwicklungsplan für das Grossherzogtum Luxemburg. Diplomarbeit FB 2 - TUB Berlin (West) 1978.
- (5) GLASER, M. Probleme der Verkehrs- und Strassenplanung in Luxemburg. Muttentz/CH. Referat gehalten in Luxemburg 1977.
- (6) BAUMANN, P. Landesplanung - was will sie eigentlich?
ZEYEN, Ch. LL 11. Mai 1979 Nr. 19
LL 13. Juli 1979 Nr. 28.