

Stadtzentren und der motorisierte Straßenverkehr

Die klimafreundlichsten Mobilitätsangebote nützen gänzlich wenig, solange sie nur von einer kleinen Minderheit angenommen werden.

[von Alexander Franz] Wer fernab von Ballungsgebieten lebt, und die eigene Arbeitsstelle weiter als einen Katzensprung vom Wohnsitz entfernt liegt, der weiß auch um die Bedeutung seines eigenen PKWs. Aufgrund unattraktiver ÖPNV-Anbindungen ist in den ländlichen Regionen das Auto das existenzsichernde Fortbewegungsmittel schlechthin. Deswegen erscheint es nur logisch, dass sich dessen Stellenwert vordergründig danach richtet, in welchem Umfang es zur Sicherung der Existenzgrundlage benötigt wird.

Doch auch in den Städten hängen viele Menschen auch weiterhin am Auto, obwohl dort gewöhnlich kurz getaktete Verbindungen in den Öffentlichen-Verkehrsmitteln und dazu flächendeckende Radwegenetze den Verzicht darauf oftmals und ohne Umstand erlauben würde.

Ein Fahrzeugtyp, der sich heutzutage immer mehr im Stadt-Straßenverkehr ausbreitet, das sogenannte SUV kann man nicht als reines Nutzfahrzeug bezeichnen, obwohl es offiziell als solches definiert wird. Nutzen im Sinne von Fortbewegung sicherlich schon.

Das Verhältnis der Nützlichkeit zu den Anschaffungs- und Unterhaltskosten, Spritverbrauch, Abgasausstoß et cetera, steht jedoch in keinem begründbaren Verhältnis mehr, welche die Nützlichkeit zur Fortbewegung aufwiegen würde. Der Nutzen, den Mann oder Frau sich hierbei teuer erkauft, ist die erhoffte soziale Anerkennung in unserer heutigen von Konsumreizen gesättigten Gesellschaft.

In diesem Zusammenhang möchte ich mir nicht anmaßen, ein moralisches Urteil darüber zu fällen, ob sich Jemand nun so einen Fahrzeugtyp anschaffen soll, oder nicht. Tatsache ist, dass wir heute unseren eigenen Status in der Gesellschaft, nicht mehr über die individuelle Persönlichkeit, sondern mit Konsumgütern definieren, die rund um den Globus in Masse produziert und vertrieben werden. Mit dem einen Beispiel der überdimensionierten Geländewagenlimousine

möchte ich damit nur ausdrücken, dass hier ein Bewusstsein für umweltfreundliches Mobilitätsverhalten eher unterdrückt, als angestoßen wird. Denn warum soll jemand, der Zuhause ein schickes Auto stehen hat, gerade mit dem Fahrrad, dem Bus, oder gar zu Fuß im weitläufigeren Stadtgebiet unterwegs sein? Das ist deshalb eine gute Frage, weil Autofahrer und Fußgänger die Stadt, in der sie sich unabhängig voneinander bewegen, aus völlig gegensätzlichen Ansichtsweisen betrachten.

Autofahrer beklagen sich, weil zu wenig Parkplätze vorhanden sind. Die Anwohner zentrumsnaher Stadtviertel ärgern sich andererseits maßlos über die tägliche Flut an Kraftfahrzeugen, die über die unmittelbare Umgebung ihres Wohnsitzes hereinbricht.

Dass der motorisierte Berufs- und Individualverkehr in vielen Städten zu einem ernsthaften Problem für Mensch und Umwelt herangewachsen ist, braucht man Jemanden, der zu Fuß in der Stadt unterwegs ist, nicht lange zu erklären. Das Bewusstsein, dass man vielleicht auch mal einen kurzweiligen Fußweg auf sich nimmt, um zu einem Lokal oder einem Geschäft zu gelangen, ist heutzutage leider bei immer weniger Menschen ausgeprägt.

Straubing möchte als Einkaufsstadt in seiner vor allem ländlich geprägten Region attraktiv bleiben. Ein Großteil der potentiellen Kundschaft möchte mit dem Auto aber am liebsten direkt vor den Geschäften, vor den Lokalen parken können.

Wird ihr dies, aus irgendwelchen Gründen auch immer, verweigert, macht es der ein und andere Kunde vom Kaufverhalten abhängig, um dann feststellen zu müssen, dass Straßenverkehrsaufkommen anderswo vergleichbare Ausmaße angenommen haben.

Wie gut die Stadt Straubing für die klimafreundliche Mobilität aufgestellt ist, haben meine Frau und ich im Jahr 2014 näher kennengelernt. Aus beruflichen Gründen sind wir damals aus dem Bayerischen Wald hierhergezogen.

Seitdem sind wir beide hauptsächlich mit den Fahrrädern im weitläufigen Stadtgebiet unterwegs. Für Unternehmungen im Stadtzentrum, zum Einkaufen, zur Arbeit, und im Sommer nach Parkstetten zu den Badeweihern.

Bei entsprechenden Witterungsverhältnissen, weichen wir für die Fahrt ins Straubinger Zentrum eben auf die Stadtbuslinien oder über den Ittlinger Bahnanschluss auf den Zug aus.

Gerade wenn man als Zugezogener sein neues Lebensumfeld erkunden und sich in der weitläufigeren Umgebung einer Stadt gut zurechtfinden möchte, bietet sich das am besten entweder zu Fuß, oder eben mit dem Fahrrad an. Gerade hier kann ich mich auf mein unmittelbares Umfeld konzentrieren, gedankliche Wegmarken setzen, und brauche mich erst in nachrangiger Linie um den Straßenverkehr kümmern.

Straubing ist für den Fahrradverkehr gut aufgestellt und auch zukünftig auf einem guten Weg, dieses Angebot noch breiter auszubauen. Weil wir des Öfteren zu Kletter- und Wandertouren in Regionen am Hauptalpenkamm, sowie den Ostalpen aufbrechen, gestaltet sich die Anreise zwar nicht mehr so flexibel, als mit dem eigenen Auto, doch mit Bahn und Bus doch um einiges entspannter. Mit etwas Muse bei der Internetrecherche ermöglichen sich durchaus auch Touren in entlegene Regionen im europäischen Eingrenzungsbezirk.

Das Abenteuer beginnt dann nicht erst beim Losmarschieren, dem Aufstieg zur Berghütte, dem Stützpunkt, von dem wir unsere weiteren Unternehmungen planen. Nein, es beginnt genauer gesagt an der nächstliegenden Bahn-Anschlussstelle, beim Einsteigen in den Zugwaggon.

Während der gemeinschaftlichen Mobilität, also beim Reisen mit Bahn und Bus ergibt sich zwangsläufig der Kontakt zu fremden Mitreisenden. Es bietet sich reichlich Zeit, um mit ihnen näher ins Gespräch zu kommen.

Nicht immer, aber immer wieder ergibt sich hier durchaus ein interessanter Gesprächsaustausch, der bei der herkömmlichen Anreise mit dem Auto in diesem Umfang erst gar nicht zustande gekommen wären.

Unser bisheriges Fazit, seitdem wir hier in Straubing ohne eigenes Auto auskommen lautet, dass im Falle entsprechender Lebensumstände keine außerordentlichen Abstriche im individuellen Mobilitätsverhalten hingenommen werden müssen. Es kommt eben auf die Sichtweise an, wie Mobilität definiert wird. Ob also zur Überwindung von Entfernungen ein Auto unbedingt dazugehört, oder ob man sich stattdessen lieber den Vorzügen anderer Verkehrsträger wie z.B. der Bahn zuwendet. Ohne wenn und aber!

Warum ich jetzt auf die Idee gekommen bin, Initiative zu ergreifen, und in Straubing dazu bewegen möchte, auf umweltfreundliche Verkehrsträger umzusteigen?

Bekannterweise empfindet Jemand, der zu Fuß oder auf dem Fahrrad im Stadtverkehr unterwegs ist, das Verkehrsaufkommen anders, als der typische Autofahrer, dessen Blick hauptsächlich auf die Straße gerichtet ist.

Dazu eine kurze Abschweife, um es an einem Beispiel näher zu erläutern:

In den Jahren 2005 und 2006 nahm ich beim Berlin-Marathon teil.

Vierzig Tausend Läufer auf der Straße des 17. Juni zwischen Brandenburger-Tor und der Siegessäule. Rechnet man die äußeren Parkstreifen mit ein, handelt es sich hierbei um eine achtspurige Allee, auf der sich bei einer Länge von etwa einem Kilometer die Teilnehmer dicht an dicht drängen, bis der Startschuss fällt, und sich dieser riesige Lindwurm an Läufern auf die 42,195 Kilometer lange Strecke durch unsere Bundeshauptstadt in Bewegung setzt.

Stecke ich mitten in diesem Pulk drinnen, nehme ich nur Diejenigen in meinem näheren Umfeld wahr. Ich könnte also genauso gut bei einer Veranstaltung mit weitaus weniger Teilnehmern dabei sein, ohne einen nennenswerten Unterschied festzustellen. Solange ich inmitten dieses Pulks mitschwimme.

Stehe ich aber am Seitenrand, lasse es an mir vorbeiziehen, oder sehe ich mir Fernsehaufnahmen aus dem Hubschrauber an, tritt erst hier die tatsächliche Dimension dieser riesigen Teilnehmerzahl zu Tage. Bin ich also zu Fuß in der Stadt unterwegs, befinde ich mich in derselben Situation, ich lasse den Straßenverkehr an mir vorbeiziehen.

Im Auto schwimme ich in diesem Pulk mit und nehme dabei nur die unmittelbaren Verkehrsteilnehmer um mich herum wahr.

Ja, der Straubinger Stadtverkehr fließt in seiner Gesamtheit bisher noch, solange die üblichen Stoßzeiten dabei nicht berücksichtigt werden. Zumindest ist hier das Straßenverkehrsproblem noch nicht so ausgeprägt, als in einer vergleichbaren Stadt wie Landshut.

Straubing ist eine aufstrebende Metropole und das Aufkommen an Kraftfahrzeugen wächst mit seiner Attraktivität im Stadtgebiet weiter heran.

Oftmals ist der Aufwand im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern unbedeutend, wenn bei Kurzstreckenfahrten vor dem Gebrauch des Autos auf den ÖPNV oder eben das Fahrrad umgeschwenkt wird. Die nötige Infrastruktur, um zumindest bei Kurzstreckenfahrten auf das eigene Auto verzichten zu können, ist in Straubing ja bereits vorhanden. Nur Genutzt wird dieses Potential eben nicht in dem Umfang, wie man es im Verhältnis zur Bevölkerungszahl meinen könnte.

Ja . . . es gibt auch hier in Straubing mittlerweile eine wachsende Schicht an Alltagsradlern oder auch Jene, die das eigene Auto bewusst Zuhause stehen lassen, wenn sie in der Stadt unterwegs sind. Doch im Vergleich zu Jenen, die gedankenlos in ihr Auto einsteigen, ist es meinem Eindruck nach eher die kleine Minderheit.

Ein gesamtgesellschaftliches Umdenken erfordert diesen Wandel schon viel früher bei Jedem Einzelnen von uns.

Parkt jemand seine schicke Geländewagenlimousine, seinen Porsche, Mercedes, oder wie diese rollenden Statussymbole allesamt bezeichnet werden, am Straubinger Stadtplatz, denke ich, dass ich Jenen kaum mit meinen Thesen beeindrucken kann. Die erwartete gesellschaftliche Anerkennung über den Besitz eines dieser identitätsstiftenden Erkennungsmerkmale wiegt in dem Fall höher, als die Verantwortung, die jeder Einzelne von uns seinen Mitmenschen gegenüber ausüben könnte.

Indem man nämlich dem wachsenden Verkehrsproblem selbst mit der Inanspruchnahme von umweltfreundlichen Alternativen entgegenwirkt, und den tollen Sport- oder Geländewagen stattdessen Zuhause einfach stehen lässt.