

VERKEHRSÖKOLOGIE

"Verkehr ist das Agglomerat aus den Transportvorgängen, gut zu vergleichen mit dem Begriff Immission der ökologischen Fachsprache; die Immissionslage ist das Resultat vieler raumzeitlich zusammentreffender Emissionen, die Verkehrssituation ergibt sich aus einer Vielzahl von Transport- (oder Beförderungs-) Vorgängen in ihrer räumlichen und zeitlichen Verteilung. Der Transport wird wie die Emission von einer handelnden, verantwortlichen Person oder Organisation verursacht, für den Verkehr wie für die Immission kann nur noch die Allgemeinheit "haften"; beiden steht nicht nur der einzelne Bürger, sondern meist auch die verantwortliche Behörde hilflos und machtlos gegenüber. (...) Politik und Planung müssen bei Emission und Transport ansetzen, um Immission und Verkehr in den Griff zu bekommen."

aus: Jan Tebbe, "Was ist Verkehr? Möglichkeiten und Grenzen der Verkehrsplanung", rororo aktuell Bd. 14, Reinbeck bei Hamburg 1979

"Verkehrsökologie befasst sich vor allem mit der Vielfalt, Vielgestaltigkeit und Verknüpfung von Bedingungs- und Wirkungsfaktoren, die dem zu beobachtenden Verkehrsgeschehen (Transport von Informationen, Gütern und Personen in raumzeitlicher Verteilung bzw. Zusammenkunft) systematisch zugrunde liegen. Sie sucht sie zu ordnen und zu bewerten. Und sie führt hier - in die traditionelle Domäne der Verkehrswissenschaft - neue Bewertungs- und Orientierungsmaßstäbe ein, wie: Umwelt- und Ressourcenschonung, Sozialverträglichkeit, Chancengleichheit, Engpass- und

Konfliktbejahung, volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Relationen oder organische Geschwindigkeit.

Untersuchungen zu den Determinanten des Verkehrsaufkommens, seiner Zusammensetzung und Verteilung, fördern eine so große Fülle unterschiedlicher Faktoren zu Tage, die Einfluß auf das komplizierte Gebilde "Verkehr" haben, daß daraus rasch erkenntlich wird, in welcher komplexe Zusammenhänge Verkehrsplanung eingebunden ist und wie vielseitig Lösungskonzepte sein müssen, die nachhaltig strukturelle Veränderungen bewirken sollen. Stichworte wie "Planungskoordination" und "integrierte Planung" markieren denn auch eine dringend notwendig gewordene und inzwischen glücklicherweise kräftig in Gang gekommene Diskussion, in deren Rahmen nach Wegen gesucht wird, die traditionelle Fachplanung "Verkehr" in ihrer Funktion und in ihrem Verhältnis zu den anderen Fachplanungen neu zu definieren.

Künstlich aufgeblähte Kreisläufe von Mobilitätszwang, (Über-)Motorisierung und Umweltzerstörung lassen sich nur interdisziplinär und ressortübergreifend auf ein ökologisch und sozial verträgliches Maß zurückschrauben. Es sind die Politikbereiche Wirtschaft, Energie, Kultur, Bildung, Recht, Städtebau, Landschaftsplanung, Raumordnung sowie Steuern, Haushalt und Finanzen, die jeweils ihren aktiven Beitrag zur Schaffung eines fruchtbaren Nährbodens für die ökologische Sanierung des Stadtverkehrs leisten müssen. Erst wenn Verkehrsberuhigung auf breiter Front "in den Köpfen" Platz greift (gemeint sind die Köpfe von Poli-

tikern, Planern und Verkehrsteilnehmern), hat die Fachplanung "Verkehr" eine reelle Chance, die ihr selbst zur Verfügung stehenden typischen Handlungsinstrumente und Maßnahmekonzeptionen wirksam einzusetzen. Verkehrsökologische Konzepte tragen deshalb heute vor allem erst einmal den Charakter von Politik, Programm- oder Koordinationsentwürfen und münden nur in verhältnismäßig wenigen Aspekten überhaupt in gewohnte Ingenieursplanung."

aus: Klaus Schäfer-Breede, "Mobilitätszwang zurückschrauben - Was können die Gemeinden für eine verkehrsökologische Planung tun?", der gemeinderat, Heft 12/1986

BÜRO FÜR VERKEHRSÖKOLOGIE