

# Oh-heiliges Blechle

## Mehr Autos in die Städte?

Der Wunsch der FDP in den Innenstädten Fußgängerzonen und Fahrradwege zurück zu drängen, um dort mehr Autos einen Parkplatz zu bieten, verschließt die Augen vor der Wirklichkeit.

Als ich klein war, gab es weit und breit zwei Autos, das vom Milchmann und das eines Industrie-Vertreters. Selbst als ich später in die Schule ging waren es nur wenige Autos, die am Straßenrand parkten. Seither wurden rund hundert Stellplätze in die Vorgärten oder Gärten gebaut, die den Reichen das Parken ermöglichen, zugleich aber die Parkplätze an der Straße durch die nötigen Einfahrten verringern, so dass es heute in der Lenzhalde schwierig ist einen Parkplatz zu finden. Das liegt aber auch daran, dass manche Garage zweckentfremdet wird und die bequemen Inhaber lieber vor ihrer Garage parken, als drinnen.

Schaut man sich die angebliche Autostadt Stuttgart an, dann ließ man lange Zeit den Autofahrern freie Bahn. Immerhin wurde schon früh die Höchstgeschwindigkeit in der Stadt begrenzt. Nach den Zerstörungen des zweiten Weltkriegs nutzte man die Brachen, um Parkhäuser in der Innenstadt zu bauen. Man hatte es damit so eilig, dass man nicht einmal unter dem Schillerplatz, wo man die Keimzelle der Stadt vermutet, Zeit und Geld für archäologische Grabungen hatte, als die Tiefgarage darunter gebaut wurde. Kaufhäuser warben damit, dass sie eigene Parkhäuser anboten. Dabei konnte man damals mit der Straßenbahn bei einem dichteren Netz fast jeden Punkt der Innenstadt bequem erreichen. Aber das eigene Auto, damals noch ein Statussymbol, musste natürlich genutzt werden, um zu zeigen, dass man es zu etwas gebracht hatte.

Trotzdem waren die Straßenränder, Plätze, Ruinengrundstücke und Parkhäuser bald voller Autos. Die Fußgänger wurden in Unterführungen abgedrängt, damit der Autoverkehr besser fließen könne. Als das nicht genügte, wurden die Straßenbahnen auf weniger Linien reduziert, unter die Erde verlegt und Kreuzungen mittels Tunnels oder Brücken für die Autofahrer kreuzungsfrei gestaltet, denn es galt: „Freie Fahrt für freie Bürger“, auch wenn es eigentlich hätte heißen müssen „für reiche Bürger“. Wer Fußgänger war, bekam mit Unterführungen und U-Bahn deutlich gezeigt, dass er ein Mensch zweiter Klasse sei, den man das Tageslicht nicht gönnte und ihn in den Untergrund verbannte. Dabei gab es in Stuttgart in der Schulstraße eine der ersten Fußgängerzonen Deutschlands, die sogar zwei Etagen hatte und sich unter dem Spitznamen „Fressgasse“ großer Beliebtheit erfreute.

Hätte man damals die Menschen, die zu Fuß gingen, nicht unter die Erde verbannt, ihr Verkehrsmittel, die Straßenbahn, nicht ebenfalls und keine Autosilos ( Parkhäuser ) gebaut, hätte man schon damals gemerkt, dass zu viele Autos die Stadt verstopfen und alle freien Flächen okkupierten.

Wenn man überlegt wer als Verkehrsteilnehmer den wenigsten Platz benötigt, dann sind das die Fußgänger. Schon Roller und Fahrrad brauchen etwas mehr. Am meisten benötigt der Pkw, nämlich ungefähr 10-12 Quadratmeter, wenn er steht. Fährt er, sogar noch viel mehr ( Ausparken, Anfahren, Beschleunigen, Abbremsen und Einparken am zweiten Parkplatz, zu dem er fahren kann). Jeder Stellplatz am Straßenrand kostet die Allgemeinheit ungefähr 10000,- € im Jahr. Daher ist die Entwicklung zu mehr Fußgängerzonen und zu Fahrradwegen eigentlich logisch und eine Folge der Verkehrszunahme, denn so spart man Platz und damit auch ( Steuer- ) Geld. Ein Flatrate zum Parken, ähnlich dem Deutschland-Ticket, scheint auf den ersten Blick bequem und vielleicht auch eine Vereinfachung, weil das Kontrollieren einfacher würde. Ob das jedoch die tatsächlichen Kosten je Parkplatz von ungefähr 30.- € je Tag erbringen würde, hinge unter Anderem davon ab, ob die Parkplätze so knapp sind, dass jeder meistens genutzt wird. Doch das wäre dann nicht so bequem, wie erwünscht.

Ein Politiker meinte schon vor vielen Jahren: „Wenn alle fahren wollen, stehen alle.“ Man sprach dann von der „Blechlawine“, und dem „Verkehrsinfarkt“ was ein gewisses Unbehagen am Überhand nehmen der Autos verriet. Die Geschäfte meinten zwar, dass es ohne Parkplätze, direkt vor dem Laden, nicht ginge, aber die Fressgasse war so beliebt, dass man weitere Fußgängerzonen anlegte, ja sie sogar über einem Verkehrsbauwerk schuf, etwa den etwas erhöhten Kleinen Schlossplatz. Damit die Geschäfte beliefert werden konnten, dürfen Laster am Vormittag in die Fußgängerzonen und zerstören dort regelmässig das Pflaster durch ihr großes Gewicht, aber auch, weil das Pflaster in Stuttgart an viele Stellen falsch verlegt wurde.

Man hat sich damals um die Frage gedrückt, wie viele Autos der Stadt gut tun und wann es zu viele sind, indem man die Bahn unter die Erde verlegte und in den äußeren Bezirken ihr einen eigenen Gleiskörper zubilligte, was die Straßenbahnen schneller machte und ihre Anziehungskraft erhöhte. Neue, breitere klimatisierte Fahrzeuge kamen hinzu. Aber alte Linien, die wegen der schmaleren Spurweite besser zu Stuttgarts kurvigen Straßen an den Hängen passten, wurden durch Busse ersetzt. Dass man für diese eigene Fahrspuren brauchte, damit sie nicht ständig im Stau stehen, zeigte, dass die Stadt eigentlich bereits mit Autos verstopft war. Ohne die Busspuren kämen Krankenwagen, Polizei und Feuerwehr nicht rasch zu Einsätzen.

Nachdem das Fahrrad als Verkehrsmittel ernst genommen wurde und die Zahl der Radler dank Elektrorädern stark zunahm, verfolgte man wieder das alte Konzept der Trennung der Verkehrsmittel und legt - sehr zum Ärger der Autofahrer - Radwege an. Ein CSU-Verkehrsminister meinte dann noch Elektro-Roller zulassen zu müssen, die eigentlich auf der Straße oder auf dem Radweg fahren sollten, sich aber meist nicht daran halten und ebenso die Gehwege unsicher machen.

Hätte man alle Verkehrsteilnehmer gleich behandelt, dann hätte man schon sehr viel früher gemerkt, dass der Verkehr so nicht weiter wachsen kann. Fuhrwerke mit Langholz durften schon früher nicht in die enge, verwinkelte Altstadt fahren, sondern wurden am Holzmarkt abgeladen. Wenn sich alle Verkehrsteilnehmer die Straßen hätten teilen müssen, wäre der Verkehr immer langsamer geworden, je mehr Leute in die Innenstadt wollten. Schon so sind die Fahrzeiten und Geschwindigkeiten in den Innenstädten seit über hundert Jahren kaum noch gestiegen, außer auf den Stadtautobahnen, die die Städte zerteilen. Wenn alle die Straße benutzen würden, könnte kaum jemand schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren, weil es sonst für Fußgänger zu

gefährlich wäre. Kein Wunder, dass man diese als Erste an den Rand und auf die Gehwege abgedrängt hat.

Weil bei fast jedem Neubau eine gewisse Zahl an Parkplätzen vorgeschrieben wurde, entstanden fast überall Parkmöglichkeiten. Wer sich auskennt kann bei Regen an viele Orte in der Stadt trockenen Fußes gelangen, wenn er die unterirdischen Parkhäuser benutzt, die sich auch unter vielen Straßen und Plätzen ausgebreitet haben. Nur ist die Luft dort oft voller Abgase.

Eine jüngere Entwicklung ist, dass große Arbeitgeber aus der Innenstadt auf die grüne Wiese umziehen, weil man dort billiger bauen kann ( man muss nichts abreißen und kann oft größer bauen, als in der Innenstadt ). Versicherungen, Behörden, Energieversorger, Zeitungen, alle verlassen die teure Innenstadt. Damit verlassen sie auch viele Angestellte, die als Laufkundschaft zur Belebung beitragen. Nun müssen sie oft quer durch die Stadt zu den neuen Arbeitsplätzen fahren, die erst im Grünen lagen, längst aber inmitten anderer Bauten liegen. Dafür veröden die Innenstädte, weil die Mitarbeiter nicht mehr zum Mittagessen in die Lokale oder zum Einkaufen in die Läden gehen.

Betrachtet man die Entwicklung nüchtern, dann hat man mit zunehmendem Verkehr immer mehr Regeln und immer mehr geschützte Bereiche für einzelne Verkehrsarten ( Fußgänger, Radfahrer, Straßenbahnen, S-Bahn und Busse ) gebraucht. Dort werden auch verschiedene Geschwindigkeiten gegangen oder gefahren. Je mehr geschützte Bereich es für einzelne Verkehrsteilnehmer gibt, desto mehr Platz braucht man und desto teurer wird es. Dabei ist der Untergrund längst weitgehend ausgenutzt.

Wenn es eng wird, in den Städten, dann entlädt sich der Druck ähnlich, wie bei einem Gartenschlauch: Wenn man das Ende eines Gartenschlauches, durch den Wasser fließt, zusammen presst, versucht dieselbe Menge Wasser durch die Engstelle zu kommen und spritzt daher schneller und weiter aus dem Schlauchende ins Freie. Schneller fahren ist aber in den Innenstädten fast nirgends möglich, sei es wegen der langsameren Verkehrsteilnehmer, sei es, weil auch schnellere zum Parken langsamer werden müssen. Was dann? Den Verkehr stapeln und auf mehreren Ebenen abwickeln? Das mag für den fließenden Verkehr mancherorts möglich sein ( Hochstraßen ), aber wie kommt man dann zu den Läden oder zu Parkplätzen?

Würde man ( wie in Singapur ) zu jedem Auto einen privaten Stellplatz verlangen ( was fasst noch mal so viel, wie das Auto kosten würde ) und kontrollieren, ob Garagen nicht zweckentfremdet werden, gäbe es vielleicht am Straßenrand noch genügen Parkplätze, zu denen Autofahrer fahren könnten. Denn ohne einen zweiten Platz, an dem man das Auto abstellen kann, braucht man gar nicht los zu fahren. Dass man je Fahrzeug zwei Parkplätze benötigt, ist Vielen nicht klar.

Ebenso wenig bedacht wird, dass Hauptverkehrszeiten die Straßen am stärksten belasten und dann zu Staus führen, während sie nachts kaum genutzt werden. Es gibt zwei Möglichkeiten diese Belastung zu senken:

1. Entweder man verlängert die Hauptverkehrszeiten, indem Schulen, Firmen und Büros nicht alle zur selben Zeit anfangen, was seit Jahren versucht wird, aber mit wenig Erfolg.

2. Man baut die Straßen so aus, dass sie die Verkehrsspitzen morgens und abends aufnehmen können, aber den Rest der Zeit völlig überdimensioniert sind, was niemand bezahlen möchte.

Die FDP fordert, dass Reiche mit dem Auto bis vor die Ladentür fahren können ( und das umsonst, oder mit einer Flatrate ), während die Anderen, die wenger Geld haben, mit Tüten und Taschen zum öffentlichen Nahverkehr laufen sollen.

Wenn die FDP jetzt den Vorschlag macht den Autos in den Innenstädten wieder mehr Platz zu schaffen, indem man Fahrradwege und Fußgängerzonen abschafft, hat sie sich offenbar nicht mit der Wirklichkeit und der Geschichte beschäftigt.

Wenn sie zudem gegen das angebliche Gängeln der Bürger durch die Grünen wütet, ist das lächerlich. Die erste Fußgängerzonen entstanden in den 1950er Jahren. Da gab es noch keine Grünen. Fast 7 von 8 Deutschen haben ein Fahrrad. Warum soll es für sie keine Radwege geben? Schon 1938 gab es bereits 10 000 km Radwege! Das waren auch nicht die Grünen. Außerdem kann man in Stuttgart sehr schön sehen, dass das Konzept einer „Auto-gerechten Stadt“ ( nicht Menschen-gerechten! ), das hier viele Jahre verfolgt wurde, gescheitert ist.

Vielleicht muss man daher das Kürzel „FDP“ neu interpretieren als „Falsch Denkende Partei“? Aber wahrscheinlich ist es viel einfacher: Die FDP hat Angst bei der nächsten Wahl unter die 5% Grenze zu rutschen und nutzt nun das Nachrichten-arme Sommerloch, um möglichst viel Aufmerksamkeit zu erregen und um ihren Wählern zu zeigen: „Wir tun etwas für Euch und Euer Heiligs Blechle!“ Wenn das mal bloß kein „Oh-heiligs! Blechle“ wird!

---

1 Schwäbisch für Unheiliges, oder Unglückliches