

STUDIE NACHHALTIGE MOBILITÄT FÜR KLEINMACHNOW

**PLÄDOYER FÜR EINE
ZUKUNFTSWEISENDE VERKEHRSPOLITIK**

,

(Aktualisierte Fassung der Ausgabe Dezember 2006)

VERFASSER: DR. WALTER HAASE
MITGLIED DER GEMEINDEVERTRETUNG: AUSSCHUSS FÜR UMWELT,
VERKEHR UND ORDNUNGSANGELEGENHEITEN
MITGLIED DER LOKALEN AGENDA: ARBEITSGRUPPE VERKEHR

Kleinmachnow, 8 .10. 2007

Inhaltsverzeichnis

I. Vorwort.....	3
II. Motorisierter individueller Verkehr (MIV) in Deutschland – Versuch einer Situationsanalyse	3
II.1 MIV und Verkehrsströme.....	4
II.1.1 Auto und Verkehrsströme	4
II.1.2 Verkehrsverhalten der Autofahrer	5
II.2 Der Straßenverkehr und seine unerwünschten Folgewirkungen	7
II.3 Reflektionen: Ein Blick auf die Autoindustrie.....	11
II.4 Wie die Gesellschaft mit den Problemen umgehtFehler! Textmarke nicht definiert.	
II.5 Das Recht auf Mobilität	14
II.6 Reaktionen der Polizei und der Ordnungsbehörden	14
III. Das Beispiel Kleinmachnow.....	15
III.1 Lage und Analyse der Verkehrssituation.....	15
III.2 Kleinmachnowe heute	16
III.3 Auswirkungen der Verkehrsströme	17
III.4 Die wichtigsten Ursachen der Verkehrsbelastungen in Kleinmachnow 20	
III.5 Reaktionen in der lokalen Öffentlichkeit.....	21
III.6 Gegensteuern, aber wie?	22
IV. Bemühungen um ein Verkehrskonzept für Kleinmachnow	23
IV.1 Zu den Handlungsspielräumen, Rechten und Grenzen kommunaler Einflussmöglichkeiten auf die Verkehrsplanungen.....	23
IV.2 Verkehrsentwicklungspläne der Gemeinde	24
IV.3 Versuch einer Bilanz und Bewertung bisheriger Konzepte.....	26
IV.4 Aktionen von Bürgergruppen und Parteien	27
V. Integriertes Verkehrskonzept 2004 der Gemeindevertretung.....	27
V.1 Eigeninitiative der Gemeindevertretung – Maßnahmeplan zur Verkehrsentwicklungsplanung.....	27
V.2 Ergebnisse und Versuch einer kritischen Würdigung	28
VI. Die Alternative Nachhaltige Mobilität – Leitbild für ein dauerhaft umweltgerechtes Verkehrskonzept	30
VI.1 Kurze Anmerkungen zum Anliegen nachhaltiger Entwicklung in der Politik	30
VI.2 Das Leitbild der nachhaltigen Entwicklung.....	30
VI.3 Nachhaltige Mobilität	32
VI.4 Plädoyer für eine neue verkehrspolitische Strategie für Kleinmachnow 32	
VI.5 Der Weg zu einem Mobilitätskonzept nachhaltiger Entwicklung	33
VI.6 Der weiße Fleck: Das städtebauliche Leitbild Kleinmachnows.....	37
VII. Neue Maßnahmen auf dem Weg zu einer Nachhaltigen Mobilität für Kleinmachnow	39
VII.1 Zielbereiche, Qualitätsziele, Indikatoren, Maßnahmen	39
VII.1.1 Qualitätsziele	39
VII.1.2 Indikatoren.....	39

VII.1.3 Handlungsziele, Maßnahmen- bzw. Aktionsprogramme	40
VII.2 Qualitäts- und Handlungsziele für Kleinmachnow	40
VII.2.1 Qualitätsziele	40
VII.2.2 Handlungsempfehlungen	40
VII.3 Anträge aller Fraktionen.....	45
VIII. Standpunkte, Erfahrungen und Angebote Anderer.....	45
IX. Nachwort.....	47

I. Vorwort **Cassandrarufe**

Die Verkehrsentwicklung ist eine Kernaufgabe der kommunalen Daseinsvorsorge. Sie ist zugleich eines der wichtigsten Themen des kommunalen Umweltschutzes. Die Belastungen durch den seit 1990 explosionsartig gewachsenen Straßenverkehr treffen immer Menschen und beeinträchtigen ihre Lebensqualität und Gesundheit. Die Bewohner der Berliner Randgemeinden sind infolge der Suburbanisation und des hohen Einwohnerwachstums besonders davon betroffen.

Kleinmachnow, bis 1990 ruhige Enklave an der Süd-Westgrenze der Berliner Mauer, eine der Vorzeigekommunen des Berliner Umlandes, steht beispielhaft für eine der davon betroffenen Gemeinden. Sie wurde, wie Andere auch, von der Dynamik der danach einsetzenden Entwicklung geradezu überrollt. Es kann nicht überraschen, dass es dabei auch zu unerwünschten Effekten kommen musste. Veränderungen in der Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur, die neue soziale und ökonomische Situation, neue Lebensgewohnheiten und Bedürfnisse, doch besonders das drastisch gestiegene Verkehrsaufkommen mit seinen negativen Folgewirkungen Verkehrslärm, Abgase, Unfallgefährdungen und Verlust an Freiräumen und Lebensqualität ist Ausdruck dieser Entwicklung.

Lange schon, bald nach der Wiedervereinigung 1990, bemüht sich die Gemeinde, der Verkehrsentwicklung einen geordneten Rahmen zu geben und Konzepte zu entwickeln, die den Verkehr gewährleisten und den unerwünschten Folgewirkungen des weiter zu erwartenden Verkehrswachstums entgegensteuern sollten. Ob das gelungen ist, soll hinterfragt werden.

Dieser Beitrag ist ein unkonventioneller Versuch, unbefangen auf nun Geschehenes zurückzublicken, auf die alltägliche Realität des Verkehrsgeschehens, auf das Ausmaß der Belastungen und deren Ursachen. Er will Fragen stellen, Defizite nachgehen, Anregungen liefern. Er will Antworten auch für ähnlich gelagerte Fälle versuchen, keine fertigen Lösungen bieten, sondern vorstellen, mit welchen Mitteln und auch den Erfahrungen Anderer sich Ansätze für eine Neuorientierung finden lassen.

Vor allem geht darum, Abschied von alten Denkgewohnheiten zu nehmen. Dafür gibt es nur einen Ausweg, den der Nachhaltigen Mobilität.

II. **Motorisierter individueller Verkehr (MIV) in Deutschland – Versuch einer Situationsanalyse**

Der folgende Abschnitt stellt sich das Ziel, den Blick auf die gegenwärtige Situation des Straßenverkehrs und seiner unerwünschten Folgen, in Besonderheit des MIV, zu werfen, sie ungeschönt darzustellen, Bisheriges und Trends zu zeigen und dem Verkehrsgeschehen Kleinmachnows gegenüber zu stellen. Die Erkenntnisse sollen es ermöglichen, Antworten zu finden, ob sich Fehlentwicklungen und Belastungen durch Umsteuern auf den Kurs einer nachhaltigen Entwicklung verändern ließen. Im Mittel-

punkt der Betrachtungen soll dabei der MIV als innerörtlicher Ziel- und Quellverkehr im Verständnis der Nahmobilität, stehen. Ganz bewusst wird dabei eine Abgrenzung auf den Teil des Verkehrssystems innerhalb der Gemeinde vorgenommen.

Der Ausspruch des Großen Preußenkönigs möge als ein Wegweiser dienen: „Es gibt kein besseres Mittel, sich eine richtige und genaue Vorstellung von den (Welt-) Gegebenheiten zu machen, als sie durch Vergleichen zu beurteilen, Beispiele aus der Geschichte zu wählen, sie neben die Ereignisse unserer Tage zu stellen und auf die Ähnlichkeiten zwischen ihnen zu achten. Nichts ist mehr imstande, unsere Erkenntnis zu erweitern.“ Friedrich II von Preußen.

II.1 MIV und Verkehrsströme

II.1.1 Auto und Verkehrsströme

Der Trend zur mobilen Auto fahrenden Freizeit- und Konsumgesellschaft hat in Deutschland zu immer größerem Autobestand und immer größeren Verkehrsströmen geführt. „Das gegenwärtige Verkehrsgeschehen ist durch ein immens hohes Verkehrsaufkommen geprägt /1/. Seit 1990 beim Stand von 490 Kfz je 1000 Einwohner hat die Bestandsdichte bundesweit bis 2005 mit 550 Kfz je Einwohner Rekordstände erreicht. Am Stichtag 1.1.2006 zählt das Kraftfahrtechnische Bundesamt /20/ einen neuen Höchststand von 60,5 Millionen Kfz, darunter 46 Millionen Pkw in Deutschland. Bereits jeder fünfte Privathaushalt verfügt über ein Zweitauto. (Zum Vergleich: Auf der Erde fahren heute 600 Millionen Autos /SZ, 3.6.2006/; bis 2020 werde diese Zahl auf 1.5 Mrd. anwachsen /ADAC motorwelt, 3/2007/). Auch in der Europäischen Union steigt die Zahl der zugelassenen PKW jährlich um mehr als drei Millionen (Troge, UBA, 7/2007). Kontinuierlich anwachsend haben sich auch die Fahrleistungen um ein Vielfaches erhöht. Für den Personenverkehr war die Straße Verkehrsweg für 97% aller Fahrten. Der Anteil des MIV an der Personenverkehrsleistung hat 2004 bereits 84% erreicht./20/. 50 % der gefahrenen PKW-km gehen nach Erhebungen in einem Ballungszentrum ohne Berücksichtigung des Einkaufsverkehrs allein auf den Freizeitverkehr mit dem Schwerpunkt auf die regionale Ebene zurück.

Auch die Ökosteuern oder der halbe Jahr Zeitverlust, den ein Autofahrer während seines Autolebens im Stau verbringen muss, konnten dem „Aufwärtstrend“ nichts entgegensetzen. Eine andere, im Jahr 1997 bundesweit ermittelte Statistik besagt, dass 78 % aller Wege im Kurzstreckenverkehr mit dem PKW zurückgelegt werden. Doch: „Es besteht gegenwärtig keine Aussicht auf eine deutliche Reduktion des MIV“ /1/. Ohne Steuerung des Verkehrsgeschehens und den Wechsel auf eine zeitgemäße Verkehrspolitik, (d.h., eine nachhaltige oder umweltgerechte Mobilität), kann der mit dem Auto verbundene Verkehr /2/ bis 2030 nochmals um etwa die Hälfte ansteigen. Eine jüngere Prognose des ADAC sagt die Zunahme des MIV von 2002 bis 2050 um 14 % voraus, „da trotz der Bevölkerungsabnahme immer mehr Senioren das Verkehrsaufkommen vergrößern werden“ (ADAC motorwelt 1/2007). Die neuen Bundesländer stehen dieser Entwicklung nicht nach. Nicht zuletzt auf Grund des großen Nachholbedarfs an individueller Motorisierung hatte das Land Brandenburg bereits 1998 mit einer Bestandsdichte von 560 PKW auf 1000 EW den Bundesdurchschnitt aus dem Jahr 1990 überholt! Der Kfz-Bestand in Brandenburg liegt heute bei 1,7 Millionen, darunter 1,5 Millionen PKW.

In einem Beitrag des Umweltbundesamtes (UBA) /3/ wird zu dieser Entwicklung angemerkt:

„Das Auto eröffnet neue Dimensionen der Mobilität. Bei übermäßigem Gebrauch droht sie jedoch zu ersticken. Entscheidend dabei ist die Dichte des Aktivitätsangebots innerhalb des individuellen Aktionsradius. Soll Mobilität langfristig erhalten blei-

ben, müssen die Aktivitätsmöglichkeiten in der Nähe verbessert und nicht die Aktionsradien erweitert werden.“ Weiter heißt es dann: „Das Auto prägt den Alltag. Das Auto könnte man, um ein gängiges Bild aus dem Leistungssport zu benutzen, als Mobilitätsdoping bezeichnen. Die zahlreichen Parallelen zum Drogengebrauch und Drogenmissbrauch sind verblüffend. Bei der Wahl des Wohnorts, bei der Wahl des Arbeitsplatzes, für den Konsum, die Freizeitgestaltung oder ganz einfach für die Raumüberwindung. Wie alle wirksamen Drogen hat auch das Auto erhebliche Nebenwirkungen. An diesen Nebenwirkungen krankt vor allem das Wohnumfeld. Die Symptome sind längst für alle sichtbar: Bäume und Grünflächen, das Postamt an der Ecke, die kleinen Läden in Wohnungsnähe verschwinden, Vorgärten und Plätze werden zu Parkplätzen, Straßencafés und Balkone werden unbenutzbar, Kinder können nur noch in Begleitung Erwachsener aus dem Haus, Gespräche während eines Schaufensterbummels sind kaum noch möglich, sie gehen unter im Verkehrslärm und den Abgasen. An manchen Tagen wird von sportlicher Betätigung außer Haus abgeraten, empfindliche Menschen sollen überhaupt zu Hause bleiben. Glücklicherweise werden die Fenster schon wegen des Lärms selten geöffnet, „denn, seien wir ehrlich, Lüften ist (fast) immer lebensgefährlich“ (frei nach Erich Kästner). Als Folge dieser Entwicklung muss der „Autokonsum“ erhöht werden. Wenn das nahe liegende Gute zerstört ist, rücken die attraktiven Ziele wie ruhige Nah-Erholungsgebiete oder Geschäfte des täglichen Bedarfs in immer weitere Ferne. Ein Teufelskreis.

Ein jüngeres Ereignis passt in dieses Bild: Dresden mit seinem herrlichen Elbtal droht die Aberkennung des Weltkulturerbe Titels, weil ein Bürgerentscheid den Bau einer Brücke als höherwertig einschätzt. Eine böse Blamage für die Kulturnation Deutschland (PNN).

Man könnte das gezeichnete Bild auch als einen Ausdruck der tiefreichenden Krise des deutschen Lebensmodells sehen. Diese Form des individuellen Lebensstils, lässt sich nur durch fortwährende Zerstörung der natürlichen Lebensgrundlagen unseres Planeten aufrechterhalten.

Es gibt aber auch andere Meinungen. In manchen Fachkreisen wird diese Entwicklung, wird der zunehmende Verkehr als zunehmende Mobilität der Bevölkerung und damit als „positive Entwicklung“ interpretiert. Diese Interpretation beruht allerdings auf einer Verwechslung von Mobilität und Verkehr, häufig sogar auf einer Verwechslung von Mobilität und Autoverkehr, denn beide sind nicht identisch. Mehr Mobilität ist auch ohne Verkehrswachstum möglich. Mit Blick auf die Gegebenheiten in Kleinmachnow wird nach diesen allgemeinen Darstellungen bereits sichtbar, dass auch anderswo der MIV, nicht der Wirtschafts- und Pendlerverkehr, wie oft vermutet, den dominierenden Anteil an den Verkehrsströmen verursacht, und dass sich daraus Ansätze ergeben müssten, den MIV auf lokaler und regionaler Ebene auf andere Arten der Mobilität umzulenken.

II.1.2 Verkehrsverhalten der Autofahrer

Über nachhaltige Mobilität zu reden, heißt auch, zu jenen besorgniserregenden Entwicklungen des Straßenverkehrs Stellung zu nehmen, die das Verhalten einer immer größer werdenden Zahl von Autofahrern kennzeichnen. Ihre Auffassung von individueller Freiheit drückt sich aus durch Rasen, Drängeln, Lückenspringen, Falschparken, Fahren unter Alkohol, jede Art Rowdytum und Vandalismus auf Straßen, Bürgersteigen, Grünstreifen. Selbst in verkehrsberuhigten Zonen der Kommunen (es wird darauf zurück zu kommen sein) breitet es sich wie eine Epidemie aus. Wer die Geschwindigkeitsregeln respektiert, und dem Drängler nicht augenblicklich Platz macht, wird als Schleicher identifiziert und brutal überholt. Rasen macht noch mehr Verkehrslärm. „Auf den Straßen offenbaren sich menschliche Abgründe, werden im

schnellen Auto Aggressionen oft lebensgefährlich abreagiert“ (Stadt Zürich „Bei mir aktuell“, 2001). In der Flensburger Verkehrssünderkartei stehen wegen begangener Verkehrsdelikte 8,2 Millionen Verkehrsteilnehmer; das sind mehr als je zuvor. Bereits beim Stand von acht Punkten erhalten sie gegen Gebühr von 18 € eine aufmerksame Warnung. Mit 18 Punkten wird es dann ernst. Jährlich nehmen 130.000 Kraftfahrer, bei dieser Punktzahl nach Führerscheinentzug an den medizinisch-psychologischen Untersuchungen (MPU) teil. Für die Nachprüfungen („Idiotentests“) zahlen sie bis zu 2.000 €, um ihren Führerschein zurück zu erhalten. Zur „Entschärfung“ der Lage gibt es allerdings auch andere Wege, den „freien Punktehandel“. 499 €, und die Punkte sind weg! Immer mehr deutsche Autofahrer fahren als „Führerscheintouristen“ nach Polen, nach Holland, nach Tschechien, um dort anstandslos(!) ihre „Pappe“ nach dem Entzug wiederzubekommen. EU-Kommissar Baroso setzt hier auf die neue EU-Führerscheinrichtlinie, die diesen Führerscheintourismus unterbinden soll (ADAC motorwelt 11/2006). Seit Januar dieses Jahres sind nun sind drastische Strafen angedroht(Test).

Deutschen Autofahrern fällt es schwer, Tempobegrenzungen zu akzeptieren. Vielen fällt es überhaupt schwer, von der Straßenverkehrsordnung Kenntnis zu nehmen. Sie entscheiden für sich selbst, ob diese „gerechtfertigt“ seien oder nicht. Hohe Wellen schlagen Unverständnis und Entrüstung dann, wenn es nach Tempoüberschreitungen um ordnungsrechtliche Konsequenzen geht. Wenn sie trotz Warnung vor Blitzern durch lokale Medien (in einigen Werbeblättern finden sie sich schon in der Wochenvorausschau, doch die Berliner Polizei will jetzt die Ankündigung von Blitzer stellen einstellen) als Raser erwischt werden, wenn sie Lückenspringen, Mindestabstände missachten, Rotlicht überfahren, fehlt die Einsicht, zu ihrem Fehlverhalten zu stehen. Ihr Selbstverständnis ruht auf dem Bewusstsein „naturgesetzlicher“ Rechte im freien Umgang mit dem Auto. Sie entrüsten sich verständnislos über die „Verbissenheit“ der Bürokraten und der Polizei über deren „Beitrag zur regulativen Umweltverschmutzung“ (PNN) und unterstellen einem seinen Dienst ausübenden Polizisten „Sozialneid“ und das sich immer weiter ausbreitende hässliche Wird „Abzocke“. (Eigenes Erlebnis als Beobachter), weil dieser einem hochmotorigen „sportlich“ daherkommenden Herrenfahrer mit dem Ordnungsrecht bekannt macht. Sie schalten auch den Verkehrsanwalt ein, er möge den Unschuldbeweis erbringen, wenn das Messfoto den Rechtsverletzer nicht hinreichend genau erfassen konnte. Auf Brandenburgischen Straßen mussten 2004 16.000 Führerscheine eingezogen werden. Das war eine Steigerung um 41 % zum Vorjahr. Die Raserei im Straßenverkehr, (191.000 Geschwindigkeitsüberschreitungen allein im ersten Halbjahr 2005), sieht die Polizei als das Hauptproblem an. Raserei, Rücksichtslosigkeit und Aggressivität sind auch die häufigsten Ursachen der schwerwiegendsten Unfälle. Das Land Brandenburg hat die zweithöchste Todesrate an Verkehrsunfallopfern unter den Bundesländern in Deutschland (MSWV, 2004). Als Besonders gefährlich für Unfälle mit Fußgängern haben sich Geländewagen und Vans erwiesen (fairkehr 2/2004).

Zu einer besonderen Spezies von Autofahrern gehören die „Lenkradklopfer“. Es ist leicht, sie im Rückspiegel zu beobachten, wo sie kopfschüttelnd und verständnislos mehr Tempo heischend die Hände hochnehmen und auf ihr Lenkrad hämmern, sollte der Vormann bei Ampelgrün nicht sogleich in Rekordzeit auf Tempo 100 losstarten oder gar einem schwächeren Verkehrsteilnehmer Rücksicht zukommen lassen.

Auch eine besonders perfide Handlungsweise einiger weniger Autofahrer soll nicht ausgeblendet werden: Die Fahrerflucht. Auch diese nimmt nach Polizeiberichten weiter zu. Sie möge jedoch hier unkommentiert bleiben.

Die hier genannten Auswüchse im Verhalten mit dem Auto sind beliebigen täglich erscheinenden Pressemeldungen entnommen. Sie ließen sich endlos verlängern. Einige Meldungen aus den Polizeiberichten jüngerer Zeit mögen dem (unvollständigen) Bild als letzte Beispiele noch hinzugefügt werden. Auf Brandenburgs Straßen ereigneten sich, wahllos aus Zeitungsberichten herausgegriffen, über ein Wochenende regelmäßig um ca. 400 Unfälle mit 55 teils schwer verletzten Menschen. Wochenende 27./28. Mai 2006: Zwei Verkehrstote, zahlreiche Alkoholsünder, 4000 erappte Raser allein im Potsdamer Bereich. Babelsberg, 3.6.2006: Die Polizei hat am Donnerstag an drei Straßen kontrolliert und 236 Raser geblitzt. Die Stadt Teltow überführt mit Ihrer eigenen mobilen Geschwindigkeitskontrollanlage in den ersten fünf Monaten im Jahr 2006 1870 Geschwindigkeitsübertretungen. Polizeiwache Beelitz im März 2007: „Rasen Bleibt Unfallursache Nummer Eins; Sie überholen ohne Rücksicht, fahren zu schnell oder zu dicht auf. Aggressive Autofahrer sind das Hauptproblem auf hiesigen Straßen. Die Lasergeräte werden also auch weiterhin im Dauereinsatz stehen“.

Im Grunde nur Momentaufnahmen aus dem traurigen Alltag, werfen sie dennoch ein hinreichend bedrückendes Bild auf das Ausmaß der Verhaltensweisen im Straßenverkehr. Psychologen sehen hier einen „Kontrollverlust“ aus wachsender Aggression. Der Philosoph Hans Jonas sieht in Verantwortung: „Selbstbestimmung wird zur Selbstbegrenzung“. Das tief empfundene Unbehagen gegenüber dieser Entwicklung findet sich in allen Schichten der Gesellschaft. Noch einmal EU-Kommissar Baroso: „...es sind nicht einmal die Exzesse, die es in die Schlagzeilen schaffen, ...letztlich ist es mehr die Masse der kleinen Übertreibungen, der Nachlässigkeiten, der kleinen Kavaliersdelikte, die die Statistik belasten“. Doch die Mahnungen scheinen im Wind zu verwehen.

II.2 Der Straßenverkehr und seine unerwünschten Folgewirkungen

Der Straßenverkehr emittiert Schadstoffe und Lärm, gefährdet und zerstört die Gesundheit, verbraucht unsere endlichen Ressourcen, natürliche Flächen, verstärkt maßgeblich den Treibhauseffekt, zerschneidet Biotope und gefährdet die Lebensqualität.

► Der Straßenverkehr zählt zu den größten Immissionsquellen für die berüchtigten Feinstäube und andere Luftschadstoffe. Die Feinstaubimmissionen überschreiten in vielen deutschen Städten bereits die vorgegebenen Grenzwerte, ohne dass sich bisher lokal daran etwas ändern ließe. Aus dieser Not heraus wollen Berlin (innerhalb des S-Bahnringes) und andere Großstädte künftig Abhilfe durch Einrichten von Umweltzonen schaffen, in denen Kfz mit hohen Schadstoffimmissionen die Einfahrt verwehrt werden soll. Ab 2010, so der Entwurf eines ersten Luftreinhalteplanes der Stadt Potsdam, schlägt das Landesumweltamt LUA Fahrverbote vor.

CO₂-Emissionen

► Den Bemühungen um den Klimaschutz direkt entgegenwirkend, ist in Deutschland der CO₂-Ausstoß seit 1960 um das fünffache angestiegen. Seit 1990 sind die verkehrsbedingten Treibhausgasimmissionen nicht vermindert worden. Im Gegenteil: Anders als in anderen Sektoren sind sie zwischen 1990 und 2000 insgesamt um über 12% gestiegen. Heute hat der Straßenverkehr einen Anteil von 20% an den CO₂-Gesamtemissionen. Das ist die höchste Zuwachsrate aller Wirtschaftszweige. Auf den Pkw- Verkehr entfallen hierbei 12% /ADAC motorwelt, 3/2007/.

Auch in der Europäischen Union wächst der Verkehrssektor bei einem gegenwärtigen Anteil von 28% an CO₂-Emissionen mit der höchsten Zuwachsrate. Trotz aller

Beschwörungen um CO₂-Einsparungen bleibt der Straßenverkehr immer noch ausgenommen. Allein 25% gehen auf das Konto Straßenverkehr (Die Europäische Union und die Umwelt, 1998). Wissenschaftler und Medien berichten in diesen Tagen über die absehbar dramatischen Folgen des heute bereits messbaren globalen Temperaturanstiegs. Sie warnen, dass das Zeitfenster für ein Abwenden der Klimakatastrophe bei Fortgang des kollektiven Selbsterstörungsprozesses, an dem der Verkehr diesen hohen Anteil hat, nur noch zehn Jahre betragen wird. Der drastisch fortschreitende Klimawandel wird zu einer immer größeren Herausforderung für die Menschheit. Der am 2. Februar 2007 in Paris durch die UN vorgelegte vierte Weltklimareport lässt alle Zweifel daran verstummen. Doch erst jetzt sollen die Diskussionen um eine Reduzierung der CO₂-Reduzierung durch den Verkehr zu ernsthaften Konsequenzen führen. So fordert die EU nunmehr von der Autoindustrie, ihre Zusage von 1999, den CO₂-Ausstoß der Kraftfahrzeuge bis 2012 auf 130 Gramm je Kilometer zu begrenzen, auch einzuhalten. Auch die Forderung nach einem Tempolimit auf Autobahnen wird immer lauter. Der Brandenburgische Verkehrsminister fordert mit Blick auf die Unfallzahlen ein Tempolimit bei 120 km/h. Umweltkommissar Dimas bringt in diesem Zusammenhang nun endlich die Forderung nach einer Tempobegrenzung auf 120 km/h in Deutschland auf den Weg (PNN: „Ende der Vollgas-Nostalgie“) und wird dabei heftig durch die „Rennfahrer“ und ihre Lobbyisten attackiert, obwohl dieser Schritt (UBA-Präsident Troge) 9 % CO₂-Einsparung bringen könnte.

► Straßenverkehrslärm

Der Straßenverkehr ist der Hauptverursacher innerstädtischen Lärms und die weitest größte Lärmquelle in unserer Freizeit. Ihr Name „akustische Umweltbelastung“ steht für das Ausmaß der durch den Verkehr auf die Bevölkerung einwirkenden Erschwernisse. Rund 20% aller Bürger leiden nach Berichten in den Medien erheblich unter dem verursachten Lärm. In Brandenburg sind bereits 250.000 Menschen dem krankmachenden Lärmpegel 65 dB(A) ausgesetzt. Lärm ist heimtückisch. Er beeinträchtigt die Lebensqualität und macht krank. Die daraus folgenden Gehörschäden stellen sich schleichend ein und sind bei längerer Einwirkung irreversibel. Emissionen, die tagsüber mit diesem Maß auftreten und nachts 45 dB(A) erreichen, rufen bereits aktive Gesundheitsschäden bei den geplagten Anliegern verkehrsreicher Straßen hervor. Das Unwohlsein des Menschen gegenüber Lärm setzt nicht erst im Bereich erreichter Normwerte ein. Bereits weit darunter wird der Verlust an Lebensqualität spürbar. Starker Verkehr wird grundsätzlich als Überbelastung empfunden. Der Brandenburgische Umweltminister meldete kürzlich in der Presse, dass er Forderungen unterstützen wolle, dass Lärmpegel von 65 dB(A) tags und 55 dB(A), hier handelt es sich um die zulässigen Werte, nachts nicht mehr überschritten werden. (Europäische Umgebungslärm-Richtlinie). Laut Bundesumweltministerium sollen diese Werte erst nach 2010 um jeweils 10 dB(A) herabgesetzt werden (Leitlinien Nachhaltige Mobilität, BMUMR, 2003). Obwohl die Lärm-Grenzwerte in den vergangenen Jahrzehnten mehrfach verschärft wurden, sind viele Pkw heute noch so laut wie vor 25 Jahren. Zum einen konnten bisherige Bemühungen, den Verkehrslärm unmittelbar an den Fahrzeugen zu verringern, keine entlastende Wirkung erzielen, da sie mit der Verkehrszunahme wieder aufgehoben wurden. Zum anderen ergab ein Praxistest, dass die Hersteller nur beim Antriebsgeräusch von Kfz deutliche Fortschritte erzielt haben. Dagegen machen Reifen heute kaum weniger Lärm auf der Fahrbahn als früher (UBA). Das ist jedoch nur die eine Seite. Ganz erheblichen Einfluss auf den Verkehrslärm haben die gefahrenen Geschwindigkeiten. Innerstädtisch 30 anstatt 50 fahren senkt den Lärmpegel um 2,5 dB(A). Das wäre vergleichbar mit einer Halbierung des Lärmpegels. Erfahrungswerte, in Kiel beobachtet, zeigen: 20% weni-

ger Kfz -Verkehr vermindert den Straßenlärm um 1dB(A), 20 % weniger LKW-Verkehr vermindert ihn um 1,8 bis 2,5 dB(A).

► Ressourcenverbrauch

Der Straßenverkehr verschlingt immer mehr Flächen. **Der öffentliche Straßenraum ist nahezu überall zu 80 bis 90 % dem MIV vorbehalten.** Er beeinträchtigt die ästhetische Qualität der Siedlungen, entzieht den Bewohnern gewohnte Aufenthaltsräume, beeinträchtigt die Lebensqualität der Einwohner, die Funktion des Systems Stadt als Ganzes, schränkt die Mobilität anderer Verkehrsteilnehmer ein (Parken statt Spielen!) und zerstört die Kultur des Miteinanderlebens. (Diese Frage wird sich in Kleinmachnow besonders stellen). In der Bundesrepublik werden täglich 115 ha Flächen für Siedlungen und Verkehrswege verbraucht. (UMWELT 9/2006). Verkehrswege zerschneiden intakte Landschaftsräume, beeinträchtigen Natur, Artenvielfalt und Erholungsräume. Immer häufiger stehen fragwürdige Straßenbauprojekte in der öffentlichen Kritik.

Trotz partieller Fortschritte in Teilbereichen, wie technische Maßnahmen an den Fahrzeugen, Reduktion von Schadstoffimmissionen durch Katalysatoren oder Einführung der Ökosteuer, hat sich die Umweltproblematik im Verkehrssektor nicht entspannt. Im Gegenteil: Vor allem das ungebremste Verkehrsmengenwachstum hat Erfolge auf der einen Seite durch Zunahme von Immissionen und Flächenverbrauch, Beeinträchtigung an Natur und Landschaft, Verlust an Arten und Erholungslandschaften aufgehoben. **„Die durch den Straßenverkehr verursachten Folgeschäden an Gesundheit und Umwelt sind nach wie vor unakzeptabel hoch“** /1/. Diese Aussage bleibt auch dann in ihrem Kern unberührt, wenn man den 6%igen Rückgang des Benzinverbrauchs einrechnet, der 2005 durch die gestiegenen Benzinpreise eingetreten ist.

► Verkehrssicherheit und Unfallgefahren

Die Teilnahme am Straßenverkehr ist eine der gefährlichsten Aktivitäten und zählt zu den größten Gefahren für Leib und Leben. Im Jahr 2005 sind in der EU mehr als 40.000 Menschen im Straßenverkehr umgekommen. Es fällt schwer, diese schreckliche Zahl zu verinnerlichen. Kleinmachnow und Teltow zusammen haben diese Einwohnerzahl! Der Straßenverkehr ist für Menschen unter 50 die häufigste Ursache für einen Krankenhausaufenthalt. Die EU schreibt in einer Studie „Der Autoverkehr bedroht das Leben unserer Kinder mehr als alle Gewalttäter zusammen“. 41% der Todesfälle bei Kindern unter 14 Jahren sind Verkehrsunfälle zurückzuführen, 2/3 waren zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs. Ausführlichere Informationen aus dem Jahr 2004 weisen aus, dass bei Unfällen mit Personen im Straßenverkehr 5.844 Tote zu beklagen waren. Unter den Verkehrstoten waren 60% PKW-Insassen. Durch die Unfälle betroffen waren darüber hinaus 440.000 Verletzte, darunter 20% schwer. 34000 Fußgänger, darunter 838 tödlich, 73.000 verletzte Radfahrer und 475 Getötete runden das Szenario dieser Meldungen des Schreckens ab. Obwohl die Zahl der Unfallopfer seit einigen Jahren rückläufig ist, gab es in Deutschland im Jahr 2005 immer noch 5.300 Tote und 80.000 Schwerverletzte. Bei 439000 Unfällen wurden jeden Tag 1181 Menschen verletzt und 15 starben. 2006 ging die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer auf 5100 zurück. In keinem anderen Bereich des Lebens der aktiven Gesellschaft würden je solche Opferzahlen toleriert (Verkehrsclub Deutschland 9/2006). 2003 entstanden in Deutschland volkswirtschaftliche Kosten durch Unfälle im Straßenverkehr in Höhe von 32 Milliarden Mark /20/. Deutschland ist im europäischen Vergleich Schlusslicht bei der Verkehrssicherheit.

Auf Brandenburgischen Straßen starben im Jahr 2004 280 Menschen im Straßenverkehr und während des ersten Halbjahres 2005 bei 41115 Verkehrsunfällen 118 Menschen. Alle 43 Minuten wurde ein Mensch verletzt, alle 35 Stunden einer getötet. Für das Jahr 2005 wurden allein im Polizeischutzbereich Brandenburg 7972 Verkehrsunfälle gemeldet. Jeder zweite Verkehrsunfall ereignet sich innerhalb geschlossener Ortschaften /4/. Die Statistik für das Jahr 2005 zeigt Brandenburg an zweiter Stelle der Zahlenreihe des Schreckens mit 105 getöteten Verkehrsoptionen je 1Mio Einwohnern (zum Vergleich: Deutschland 65).

Im ersten Halbjahr 2008 zeigt die Brandenburgische Bilanz bisher folgende Zahlen:

Bei 41373 Verkehrsunfällen wurden 5969 Menschen verletzt. Ums Leben kamen dabei 121 Menschen. Die Zahl der Opfer hat im Vergleich zum Vorjahr wieder zugenommen.

► Die privaten Kosten des Autoverkehrs

Autofahren verschlingt horrenden Summen, schneidet vielen Familien förmlich die Luft ab. Ein km Autofahren kostet 30 - 50 Cent. 14% des privaten Einkommens geht in den MIV (UBA Tagung 2006). Andere Experten haben herausgefunden, dass die monatlichen Gesamtkosten nur eines Autos im Bereich von 306 bis 459 € liegen. Das Statistische Bundesamt rechnet für eine 4-köpfige Familie 2003 mit monatlichen Aufwendungen für das Auto von 269 €. Der erwähnte Trend zur Anschaffung eines Zweitautos und die Einschnitte in die Entfernungspauschale werden sie weiter ansteigen lassen. Mehr als 250 Tausend €, errechnet bereits für 1998, bringt ein Autofahrer für seine Mobilität bis zum Alter auf. Das übersteigt seine möglicherweise größte familiäre Investition, den Bau eines Hauses. Dennoch tragen Autofahrer selbst nur einen geringen Anteil der Kosten, den der Straßenverkehr verursacht.

► Die Kosten der öffentlichen Hand

Einer von vielen Gründen für die Dominanz des Straßenverkehrs, vor allem des Freizeit - MIV, in unserer Gesellschaft ist die fehlende Kostenwahrheit. Autofahrer beklagen häufig die von vielen Seiten auf sie angesetzte „Abzocke“: Doch genaueres Hinsehen zeigt, der Straßenverkehr ist im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln konkurrenzlos begünstigt. Er hat seine vollen Kosten bei weitem nicht zu tragen. Nicht die der Infrastruktur, nicht die der Unfallfolgeschäden (allein der Bewegungsmangel durch Autofahren verursacht einen dramatischen Anstieg der Gesundheitskosten, in Deutschland 18,5 Mrd. €), nicht die Ausgaben der Kommunen, und nicht zu reden von denen der Länder und des Bundes, muss der weitaus größere Kostenanteil an den gesellschaftlichen Ausgaben der Automotorisierung von diesen aufgebracht werden. Einen aufschlussreichen Einblick vermittelt eine vom UBA herausgegebene Untersuchung /5/: Für den Autoverkehr zahlen danach allein die Kommunen in Deutschland jährlich 10,5 Mrd. €. Für Ausbau und Erweiterung des Bundesstraßennetzes fordert der ADAC von heute 5 Milliarden jährlich künftig 10 Milliarden (ADAC motorwelt 11/2006). Für den Straßenverkehr ergaben neuere Rechnungen /Presseverteiler@UBA.de/, dass ein Personenkraftwagen in Deutschland im Schnitt knapp drei Cent pro gefahrenen Kilometer an Folgekosten für Umwelt und Gesundheit verursacht – vor allem aus der Emission von Luftschadstoffen und Treibhausgasen. Für ein Auto mit einer Gesamtfahrleistung von 100.000 Kilometer, kommen so externe Kosten von 3.000 Euro zusammen.

Der Blick auf eine 2004 in Kleinmachnow vorgelegte Untersuchung zum Straßenkataster von 1995 und zum Straßenzustandsbericht vermittelt dazu ein anschauliches

Bild. Ungeachtet der bis dahin bereits erbrachten Investitionen wird ein weiterer Investitionsbedarf in einer Größenordnung von 23,5 Mio. €, ohne den Anliegerteil zu finanzieren, sein. In den Jahren 2005, 2006 und 2007 bringt die Gemeinde für Unterhaltung, Reinigung, Winterdienst, Beleuchtung und Neubau (die Fördermittel von Land und Bund nicht eingerechnet) etwa 4,7 Mio. € auf.

II.3 Reflektionen: Ein Blick auf die Autoindustrie

Aber auch von einer anderen Seite der Verkehrsentwicklung aus lässt sich unsere Situation, von Nachhaltigkeit weit entfernt, trefflich kennzeichnen: Bereits 1999 notierte das UBA in seiner Untersuchung Umweltauswirkungen von Geschwindigkeitsauswirkungen, „Die Entwicklung der Fahrzeugflotte in Deutschland ist durch den Kauf von immer leistungsstärkeren und schnelleren Pkw gekennzeichnet, obwohl es im Hinblick auf den technischen Fortschritt im Kraftfahrzeugbau nicht notwendig wäre. Rund 85 % der neu zugelassenen Fahrzeuge sind für Geschwindigkeiten über 150 km/h ausgelegt“ Zitat Ende.

Seitdem, nunmehr inzwischen im Jahr 2007 angekommen, halten die deutschen Autokonzerne noch immer an ihrer Strategie fest, auf besonders schwere und hochmotorisierte Modelle zu setzen. auf breiter Ebene fest. Unbeeindruckt werben sie für Monströse Autos mit 500 bis 1000 PS. Alle Bemühungen, im Verkehrssektor den Ausstoß der Treibhausgase zu reduzieren, werden damit ausgebremst und die gegenüber der Bundesregierung eingegangenen Verpflichtungen zur Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen in den Wind geschlagen. Die deutsche Autoindustrie hatte sich 1998 verpflichtet, bis 2008 einen Durchschnittsverbrauch von 5,7 l /100 km und CO₂-Emissionen von 140 Gramm / km zu erreichen (test 6/2006). Bis zum Jahr 2012 wurde eine weitere Senkung auf 120 Gramm in Aussicht gestellt. Es ist absehbar, dass sie ihre Selbstverpflichtung nicht erfüllen wird. Stattdessen setzt sie alle Hebel in Bewegung, die Ansätze der EU zu unterlaufen. Umweltminister Gabriel: damit beschädigt die Autoindustrie, nicht nur ihre eigene Glaubwürdigkeit, sondern auch die der Politik, die sich auf das Instrument der Selbstverpflichtung eingelassen hat.

Mercedes, BMW, VW, Audi, Porsche, stellen stattdessen Autos mit 450 bis 630 PS her und rühmen sich mit „Sprintzeiten“ von 0 bis 100 km/h in 4 sec als Verkaufsargument. Was zum Beispiel fängt man mit dem Mercedes-Monster CLS GTR 560 und dessen 550 PS Motor auf welcher unserer Autobahnen an? Mit dem neuen Audi S6, Werbetext: „Objekt der Begierde von Vätern und Söhnen“, 435 PS, 5,2 Liter Zehnzylinder und 13,5 Liter Super Plus je 100 km wird sich der „sportliche Fahrer“, mit 5,2

Sekunden aus dem Stand an Turbo-Rolfs Fersen heften können. Der Audi A8 tritt als „Supersportler“ mit seinem Basistriebwerk 4,2 Liter V8 und 420 PS ins Blickfeld. Als Option steht noch der fünf Liter V10 mit 500 PS „im Raum“. Der „stämmige“ Auftritt dieses Zweisitzers mit 300 km/h wird aber ohne die zunächst vorgesehene freiwillige Selbstbeschränkung auf 250 km/h ungestört bleiben, sie ist außer Kraft gesetzt. Kommentar der Zeitung „Hier durften die Ingenieure ungebremst zeigen, was sie drauf haben“. Doch auch die Briten legen nach, so die PNN. Der neue Jaguar XKR kommt auf dem Markt. „Das R im Logo - für den „Raubkater im Mann“, 416 PS „brodeln“ unter der Motorhaube, wer etwas von der Leistung des Sportlers spüren will, nähert sich schnell der 20 l Verbrauchsmarke.“ Kommentar eines Klimaforschers im NDR: „Ökologischer Wahnsinn“. Auch Opel zieht jetzt mit neuen „Topversionen“ nach: Astra 240 PS und Vectra 255 PS.

Mit massiven Beeinflussungen, wie beschönigende Angaben zu sinkenden Flottenverbräuchen, unterläuft die Autoindustrie mit ihrer Werbung das Umdenken hin zu einer nachhaltigen Mobilität, (immerhin gab der VDA jetzt sein neues Infoblatt zum Spritsparen heraus, www.vda.de), und empfiehlt, man möge den Kofferraum von unnötiger Last befreien. Selbst der ADAC, (motorwelt 4/2006) stellt der Autoindustrie ein Armutszeugnis aus, weil, Zitat: „...die Automobilindustrie zum großen Teil auf der Stelle tritt und das selbst gesetzte Ziel, den CO₂- Ausstoß der gesamten Neuwagenflotte zu senken, quasi außer Kraft setzt, obwohl die erforderlichen Technologien vorhanden sind "Zitat Ende.

Angesichts dieser dargestellten Situation verwundert es auch nicht, dass der ADAC seinen Testsieger Umwelt-Star im Jahr 2006 nicht vergeben mochte. In den Kontext aller dieser Bilder passt es, dass kein anderes Land der Welt auf seinen Autobahnen unbegrenzte Geschwindigkeiten zulässt, damit den Energieverbrauch erhöht und die Blechkarossen zu tödlichen Waffen in den Händen rücksichtsloser und überforderter Raser werden lässt.

II.4. Wie die Gesellschaft mit den Problemen umgeht

Die beschriebenen Auswirkungen der wachsenden Autozahlen und Verkehrsströme auf Gesellschaft und Umwelt stehen seit langem auf allen Ebenen im Brennpunkt von Diskussionen und Auseinandersetzungen. Nach Jahrzehnten Verkehrspolitik erscheinen Bilanz und Bewertung der Verkehrsentwicklung mit ihren vielfältigen Widersprüchen mehr als ambivalent. Allein bei einem nur flüchtigen Blick auf die oben dargestellten Folgen des Fehlverhaltens im Straßenverkehr sollte man meinen, die Gesellschaft müsste sich angesichts der bedrohlichen Situation mit allen Kräften gegen die Gefährdungen für Mensch und Umwelt, gegen Verwahrlosung und teils schon Verrohung der Sitten zur Wehr setzen und erträgliche Lösungen einfordern. Wenn schon die Sorge um die Belastungen der Umwelt (Kofi Anan, Klaus Töpfer: „Der Treibhauseffekt ist die größte Gefahr für die Menschheit!“) wenig Beachtung findet, so müssten die im Straßenverkehr jährlich umkommenden und verletzten Menschen, die persönlichen Tragödien und das unendliche Leid für die betroffenen Familien, das schon allein gebieten. Doch auch hier sind die Reaktionen enttäuschend, die Opfer sind Normalität geworden. Sieht man einmal davon ab, dass unsere Gesellschaft auf allen Ebenen über eine ungezählte Schar von Rufern und Mahnern verfügt, die, Vernunft im Sinne einer nachhaltigen Mobilität einfordernd, Vorschläge für Kurskorrekturen unterbreiten, so verlieren sich ihre Mahnungen gleich denen des einsamen Rufers in der Wüste. Im vielschichtige Spektrum der Mahner findet der aufmerksame Beobachter, nicht ohne überrascht zu sein, selbst im Programmheft eines der großen Berliner Orchester: „.....Der Komponist findet die Natur

als gefährdete, verletzte, sieht sie als in ihrer Bedeutung für das körperliche und seelische Leben der Menschen missachtet. Im Hintergrund wirkt die Frage, ob die alte Utopie einer Versöhnung mit der Natur unserem Bewusstsein verloren geht, was, wie manche meinen, der Entscheidung der Menschheit für ihren zügigen Untergang gleichkäme“. Und in der Tat, die unheilige Allianz zwischen Politik, Autoindustrie, offenem Lobbyismus und konzertierter medialer Meinungsmache hält den alten Kurs und verhindert mit ihrer an wachsender Mobilität und falsch verstandener Freiheit orientierten Interessenlage jede Vernunftregung. Sie bereitet den Fehlentwicklungen auch weiter den Boden. Kürzlich dazu, einem Zeitungsbeitrag entnommen: „Bemühungen um eine Zivilisation im Verkehrsverhalten erscheinen vor dem Hintergrund der bewussten Abwendung von Moral und Vernunft immer größerer Kreise Motorisierter im Straßenverkehr ein ersichtlich lebensfremdes Ziel.“ Und weiter, (Zeitschrift über autofreies Wohnen): „Die deutsche Rechtsprechung bewertet das Rechtsgut der weitgehend schrankenlosen motorisierten individuellen Mobilität höher als die Gesundheit und Sicherheit von Passanten und Kindern. Sie nimmt dafür die jährlich exorbitant hohen Zahlen von Toten und Verletzten aufgrund dieses Verkehrs absichtsvoll in Kauf oder vertreibt diese aus dem öffentlichen Raum“.

Aufschlussreiche Beispiele für den Druck gegen einen Wechsel zur Vernunft im Verkehrsgeschehen lassen sich auch am anhaltend massiven Widerstand gegen ein Tempolimit auf den Autobahnen und gegen den jüngsten Versuch des Bundesverkehrsministers, den Bußgeldkatalog für die ärgsten Verfehlungen auf den Autobahnen weiter zu verschärfen, ablesen (Tiefensee: „Nur, wenn es im Portemonnaie wirklich weh tut, werden Verkehrsrowdys ihr Verhalten ändern“). Wo sonst könnten diese Beweise einer Abkehr vom Gebotenen mit Blick auf unsere Straßenverkehrsordnung besser gefunden werden, in der es heißt: §1 Grundregeln, (1): Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht und (2): Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Dann, besonders auf Kleinmachnower zutreffend, §3(2a): Die Fahrzeugführer müssen sich gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist!!! Wir sollten das in unserer politischen Arbeit der Gemeindevertretung zur Orientierung ab und an nachlesen, denn noch eine Erkenntnis unterstützt diese Mahnung: Zu hohe Geschwindigkeiten auf dem Schulweg führen aus Besorgnis erst recht dazu, dass Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Ein Teufelskreis!

Eine höchst aufschlussreiche Betrachtung zur Verkehrsdisziplin brachte die Neue Züricher Zeitung in einem Beitrag vom 27.6.2001: „Der Bauch fährt schneller als der Kopf“. „Weil die Menschen auf den Straßen so funktionieren, muss die Politik sie mit gesetzlichen Leitplanken vor sich selber schützen. Generelle Tempolimits, die es in der Schweiz erst seit 1959 gibt, sind ein wichtiges Mittel dazu. Ein Mittel allerdings, das ein langes Kontrollregime erfordert, bis es tatsächlich mehr Verkehrssicherheit bringt. Effizient im Kampf um mehr Disziplin auf den Straßen war aber auch die kontinuierliche Verschärfung der Bußgelder. **Besonders innerorts muss der Preis für die Diskrepanz zwischen Kopf und Bauch notwendigerweise hoch sein.** Die hier praktisch verdoppelten Bußgelder für zu schnelles Fahren sind denn auch ein wirksames Mittel zur Erziehung. Wer heute - abzüglich einer Toleranz von 3 km/h – in einer Tempo-30 - Zone mit 53 unterwegs ist, zahlt mindestens 400 Franken und erhält eine Anzeige. Bei 63 gehen ein Viertel des Netto- Monatseinkommens und der Führerschein für einen Monat weg“.

Die unheimliche Dominanz des Umgangs mit dem Auto wirkt auch dadurch befremdend, weil die Autofahrer selbst als Fußgänger und Radfahrer, vor allem als Bewohner massiv verkehrsbelasteter Straßen, zu den Betroffenen und selbst Schutzbedürftigen gehören.

Sigmund Freud, man sollte es sich zu Herzen zu nehmen, scheint unsere Situation vorausgeahnt zu haben: „Die Kultur muss alles aufbieten, um den Aggressionstrieben der Menschen Schranken zu setzen, ihre Äußerungen durch psychische Reaktionsbildungen niederzuhalten.“

II.V. Das Recht auf Mobilität

Es ist Interessant, gerade im zuletzt betrachteten Zusammenhang einen Blick auf das gern zitierte Recht auf Mobilität zu werfen, das zuweilen hervorgebracht wird, um Einschränkungen von Ordnungsbehörden oder Bürgerinteressen im Sinne einer Nachhaltigen Mobilität abzuwehren. Grundsätzlich gilt hier, wie in /1/ dargelegt, dass: „Der elementare Sinn von Mobilität, die Freiheit. zu Ortsveränderung und die Abwesenheit äußerer Einschränkungen dieser Freiheit als menschliches Grundbedürfnis gedeutet werden kann.“ Und weiter heißt es, „...„Diese Freiheit wird selbstverständlich unter dem Vorbehalt der Schrankenwirkung der allgemeinen Rechtsordnung ...geschützt.“ „Daraus ergibt sich aber nicht, dass alle möglichen Mobilitätsinteressen unter Verweis auf dieses elementare Bedürfnis gerechtfertigt werden können. Ziele und Maßnahmen zur weiteren Erhöhung des Mobilitätsniveaus sind daher mit Blick auf die jeweils involvierten Interessen und auf die möglichen Ziel-, Schutzgüter- und Interessenkonflikte zu thematisieren.“ Und schließlich: „Aus den Rechten auf Handlungsfreiheit und Freizügigkeit lässt sich kein Individualrecht auf Automobilität ableiten.“ Zitat Ende.

Auch diese Aussagen sollten im Handeln unserer kommunalen Politik mehr ins Auge gefasst werden.

Nach diesen ausführlichen Betrachtungen, vornehmlich auf den Raum jenseits unserer Gemeinde gerichtet, soll der Blick jetzt nach Innen wechseln. Zu fragen ist, welche Rückschlüsse sich aus der dargestellten Situation für das Handeln in der Kommune ziehen lassen? Zunächst möge ein Zitat (unbekannte Quelle) als Wegweiser dienen: „Verkehrspolitische Maßnahmen zur Steuerung der Verkehrsentwicklung, die über den bestehenden Status hinausgehen, sind in absehbaren Zeiträumen nicht zu erhoffen. Der Widerspruch zwischen den Zielen Mobilitätsausweitung und Reduktion der dadurch hervorgerufenen Belastungen erscheint im gegenwärtigen politischen Raum unserer Gesellschaft unauflöslich. Deshalb sollte von einem Laisser-faire – Szenario ausgehend, das Handeln in der Kommune von anderen Überlegungen ausgehen.“ Zitat Ende.

II.VI. Reaktionen der Polizei und der Ordnungsbehörden

Ein letzter Blick auf die Geschehnisse im Straßenverkehr möge jetzt noch Polizei und Ordnungsbehörden gelten. Die Betrachtungen seien hier der Überschaubarkeit wegen auf das nähere Umfeld und auf einige Beispiele eingegrenzt.

Vor den Hintergrund des im Beitrag beschriebenen Verkehrsverhaltens, in der Presse und in den Polizeiberichten charakterisiert als aggressiv, rücksichtslos, Drängelei, Raserei, Rowdytum, bemühen sich die Polizeibehörden verstärkt mit Kontrollen und Sanktionen verschiedener Art, das Fehlverhalten auf den Straßen in unserem Landkreis zurückzudrängen. Forderungen, wie „Verfolgungsdruck erhöhen“, „Mehr Kontrollen“, „Rot für Raser“, „Neue Technik gegen Raser und Drängler“..., sind allge-

genwärtig. (Innenminister Schönbohm: „Zahl der Tempoverstöße steigt alarmierend“, „Härtere Strafen für rücksichtslose Autofahrer“).

„Da die Zahl der Tempoverstöße an den sensibelsten Stellen, vor Schulen und auf den Schulwegen, besonders hoch ist“ (Zitat), geht die Verkehrsbehörde des Landkreises Potsdam Mittelmark gemeinsam mit der Polizei mit Sanktionen und Bußgeldern zur Abschreckung gegen die Raser vor, „da dieser Entwicklung sonst nicht beizukommen sei.“ (PNN, 17.12.2005). Und schließlich, Schönbohm im März 2007: „Über 34 Mill. Bußgelder fest eingeplant“. Ganz offensichtlich zeigt sich in diesen Berichten, dass Appelle allein die Vernunft nicht herbeiführen können. Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Entwicklung wird es auch in Kleinmachnow geboten sein, den Blick auf das Ordnungsrecht wach zu halten.

III. Das Beispiel Kleinmachnow

III.1 Lage und Analyse der Verkehrssituation

Bereits oben erwähnt: die Gemeinde Kleinmachnow gehört zu den am stärksten von die Auswirkungen der seit 1990 drastisch veränderten Verkehrsbedingungen Betroffenen. So jedenfalls die Empfindungen ihrer Bürger, der Gemeindevertreter und übereinstimmend damit durch die Wahrnehmungen der Polizei. Bis 1989 war der von drei Seiten eingeschlossene Ort quasi eine vom Autoverkehr verschonte Oase. In einer bereits 2001 am 20.9. zwischen 6.00 und 19.00 Uhr vorgenommenen Verkehrszählung wurden 61.000 Verkehrsbewegungen gezählt. Allein 60 % dieser Fahrten sind dem Quell- und Binnenverkehr, also dem von Bewohnern selbst erzeugten Verkehr, zuzurechnen (andere Zählungen geben dieses Verhältnis auch zu 70/30 an). Der Durchgangsverkehr verursachte etwa 40% der Verkehrsbewegungen. Lediglich die durch Kleinmachnow führende Landesstraße L77 Zehlendorfer Damm und vier der anderen Hauptstraßen haben einen deutlich höheren Anteil.

Die Einwohnerzahl tendiert gegen 19.000. 1.000 Einwohner sind mit einem Nebenwohnsitz gemeldet. Die Zahl wird längerfristig auf ca. 22.000 zunehmen. In der Gemeinde gibt es ca. 4.000 Arbeitsplätze, sie hat nur etwa 5% Arbeitslosigkeit. Der PKW-Ausstattungsgrad lag 2001 bereits bei 571 PKW je 1.000 Einwohner und war zu dieser Zeit schon einer der höchsten in Deutschland /6/. Der gegenwärtige Bestand an Kfz liegt nach aktuellen (nicht durch Zählung belegten) Informationen der Polizeibehörde bei etwa 14.400. Zuzüglich der täglich etwa 2.000 bis 3.000 einpendelnden Fahrzeuge Kleinmachnower Einwohner mit Berliner Kennzeichen summiert sich die Gesamtzahl auf 17.400. **Das ergäbe nahezu einen Bestand von ca. 900 Kfz je 1000 EW oder einem Kfz je Einwohner!** Einer vom Verfasser angeregten offiziellen Anfrage zum aktuellen Stand (März 2006) beträgt die Zahl der im Kreisamt gemeldeten Kfz, dem Bericht des Bürgermeisters folgend, demgegenüber in Kleinmachnow 8.854 PKW, 464 LKW und 585 Krad. Eine neuere Zahl (Klocksinn, „Zur Zukunft der Region“, 2006) weist allein die PKW Anzahl mit 9671 aus. Auch bei dieser Zählung ergibt sich, die in Kleinmachnow einpendelnden etwa 3.000...4.000 (geschätzt, nur PKW) eingerechnet in der Summe einschließlich LKW ein Gesamtbestand an Kfz von ca. 14.000 + 3.000 bis 4.000. Jedes der so geschätzten Kfz (allein ohne Durchgangsverkehr) ist nach statistischen Erhebungen (BMBV, Ergebnistelegamm Mobilität in Deutschland) in der Alltagsmobilität mit 3,3 Fahrten am Tag zur Arbeit, für innerörtliche Besorgungen, Dienstleistungen sowie Hol- und Bringverkehr unterwegs. In der Summe lässt sich daraus eine Zahl von vorsichtig geschätzt über 50.000 Verkehrsbewegungen, allein durch den innerörtlichen Verkehr verursacht, ermitteln. Geht man davon aus, dass der Zahl der genannten Verkehrsbewegungen

auch der Durchgangsverkehr und die zu Kleinmachnower Arbeitsplätzen einpendelnden Beschäftigten hinzuzurechnen ist (den Zählungen von 2001 würde das weitere 40 % entsprechen), so ergäbe das eine noch weitaus bedrückendere Zahl, die vor allem die Bewohner einiger der Hauptstraßen zu ertragen haben. Angesichts dieser Ergebnisse ist es letztendlich für die Auswirkungen unerheblich, welche der beiden Zählungen für Bewertungen herangezogen werden.

Die nach den vorgenannten Erhebungen durchschnittlich am Tag zurückgelegten Wege betragen weniger als 15 km, bei der Hälfte der Fahrten nur weniger als 6 km, bei 10% nur weniger als 1 km. Diese Erkenntnisse sind mehr als ein Fingerzeig für den Ansatzpunkt kommunaler Maßnahmen zur Verkehrseindämmung.

Ein weiteres, für die Beurteilung des Verkehrs relevantes Randproblem ist, dass die zurückgelegten Wegstrecken auch einkommensabhängig sind. Bei höheren Einkommensklassen können sie sich verdoppeln. Für Kleinmachnow darf man das vermuten.

Für Mobilitätsbetrachtungen mit Bezug auf Kleinmachnow interessant sind die zurückgelegten Wegstrecken aber auch, wenn sie sich innerhalb eines Toleranzbereiches befinden, der sich als Fuß- oder Fahrradweg oder für einen Wechsel auf den ÖPNV anböte. 30% der (noch) nicht ÖPNV-Teilnehmer sind nach eigenen Angaben grundsätzlich für einen Umstieg zu gewinnen /4/.

Das Straßennetz Kleinmachnows besteht aus sechs Hauptverkehrsstraßen, acht Sammelstraßen und die die Siedlungsgebiete erschließenden Anwohnerstraßen. Um den Verkehr auffangen zu können, hat die Gemeinde seit 1990 das Netz um 40 auf 190 Straßen mit einer heutigen Gesamtlänge von ca. 80 km erweitert. Zwei dieser Straßen, Stahnsdorf und Teltow mit Berlin verbindend (L77 Zehlendorfer Damm und Thomas-Münzer-Damm), müssen bereits mehr als 13.000 Verkehrsbewegungen je Tag aufnehmen. In einer Prognose aus dem Jahr 2001 (Ingenieurbüro Hoffmann und Leichter) soll der Verkehr 2015 dort 15.000 erreichen, das wären auf ein Jahr hochgerechnet, 5,5 Millionen Verkehrsbewegungen. **Sollte sich diese Prognose durch erneute Verkehrszählungen bestätigen, so müsste Kleinmachnow unter der Stufe 2 der Umsetzung EG-Richtlinie „Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (Grenzwert: 3 Millionen Fahrzeuge/Jahr) eingeordnet und behandelt werden.**

III.2 Kleinmachnow heute

Das Gemeindegebiet Kleinmachnows umfasst eine Fläche von 1.200 ha. Der Siedlungscharakter mit seinem historisch gewachsenen Erscheinungsbild widerspiegelt trotz aller Veränderungen wie Siedlungsverdichtung, Verluste an Vegetation, dem inzwischen eingetretenen Mehrverbrauch an Siedlungs- und Verkehrsflächen um 25 %, auf den ersten Blick noch immer dem einer reinen Wohngemeinde mit überwiegend Ein- oder Zweifamilienhäusern in lockerer Bebauung und anspruchsvoller Wohnqualität. Die Bezeichnung Wald- und Gartensiedlung und den Nimbus unverwechselbarer eigener Identität wird man heute aber nur noch den älteren, noch nicht der Stadtvillenarchitektur unterworfenen Siedlungen zuerkennen können. Sie haben das Gesicht der Gemeinde verändert.

Kleinmachnow verfügt über eine der besten innerstädtischen Infrastrukturausstattungen der Berliner Umgebung. Beides zusammengenommen hat dem Ort den Nimbus einer Vorzeigekommune eingetragen, der nach wie vor magnetische Wirkung auf Zuzugswillige ausübt. Trotz der relativ weitläufig auf der Karte erscheinenden Siedlungsstruktur sind die Entfernungen vom Ortskern bis zur Peripherie nicht groß. Der

zentrale Ortskern, das neue Rathaus als städtischer Mittelpunkt, Schulen, Kindergärten, Horte, medizinische Versorgung, ein Wochenmarkt, Handelseinrichtungen, befinden sich in einem Umkreis mit dem Radius von kaum mehr als 1 km, quasi mitten im Ort, bequem mit dem Fahrrad oder fußläufig erreichbar. Aus Sicht des Zeitgewinns sollte dieser Vorteil die Benutzung des Autos eigentlich einschränken können, und der ermittelte Anteil des MIV am Quellverkehr von 60% aller innerörtlichen Verkehrsbewegungen müsste deutlich geringer ausfallen. Hier scheint der oben genannte Fall einkommensabhängiger Fahrleistungen sich zu bestätigen (Umfragen fehlen allerdings).

Eine besonders erfreuliche berichtenswerte Besonderheit Kleinmachnows ist die überdurchschnittlich große Zahl an Kindern. 3.600 Kinder befinden sich in den Altersstufen zwischen 0 und 14 Jahren. Bis zur Altersstufe 18 werden 4.000 Kinder und Jugendliche gezählt. Die Gemeinde hat acht Schulen, ein Gymnasium, eine Internationale Schule und 18 Kinderbetreuungsstätten. Im laufenden Jahr und den Folgenden werden jeweils um die 350 Kinder eingeschult. Allein (ohne die Kindertagesstätten einzurechnen) sind täglich mehr als 3.500 Kinder und Jugendliche auf den Straßen unterwegs. Das gesamte Verkehrsnetz könnte quasi als Teil des Schulwegs angesehen werden. Betrachtet man die beschriebene Verkehrsflut vor diesem Hintergrund, so kann die Situation nur als kritisch und dringlich veränderungsbedürftig beschrieben werden.

III.3 Auswirkungen der Verkehrsströme

- ▶ Die seit 1990 in Kleinmachnow dramatisch angewachsenen Verkehrsströme belasten die besonders in den Haupt- und Sammelstrassen lebenden Menschen: Die Verkehrsbelastungen haben einen Grad erreicht, der die Gesundheit und Lebensqualität beeinträchtigt, Leib und Leben gefährdet und die Umwelt belastet.
- ▶ Der Autoverkehr schränkt die Mobilitätschancen anderer Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer erheblich ein. Davon besonders betroffen sind Personen mit geringerer Mobilität und kleineren Aktionsräumen wie Kinder, Behinderte und Senioren.
- ▶ Vor den Märkten, Schulen, der Tankstelle, den zwei Kirchen und den Kindertagesstätten an den engen Kommunalstraßen mit ihrer geringen Kapazität an Parkplätzen drängen sich die Fahrzeuge besonders in den Morgen- und Abendstunden zusammen. Zahlreiche der schweren Allradfahrzeuge darunter machen das Rangieren noch schwieriger. Im Bereich nur einer der beiden großen Grundschulen tummeln sich nach Beobachtungen in der Zeit von 7.30 bis 8.00 Uhr weit über 100 Fahrzeuge.
- ▶ Überqueren der Fahrbahnen an Knotenpunkten ohne Querungshilfen ist nicht nur in den Hauptverkehrszeiten besonders für Kinder und ältere Menschen lebensgefährlich geworden. Missachtung der Geschwindigkeitsgebote verstärken die Belastungen.
- ▶ Zu den am häufigsten artikulierten Besorgnissen der Eltern gehört schon seit einigen Jahren die Gefährdung der Kinder beim Überqueren der Straßen auf den Schulwegen.
- ▶ Gefährdet sind alle Bürger, wenn sie sich aus den stark befahrenen Haupt- und Nebenstraßen herausbewegen. Besonders betroffen sind ältere Menschen auf Grund ihres gewöhnlich eingeschränkteren Reaktionsvermögens.

► Weniger stark beeinflusst von der Verkehrslawine bleiben die innerhalb der 25 Kleinmachnower Quartieren wohnenden und in mehr als einhundertfünfzig meist nur schmalen und kurzen Wohnstraßen der Siedlungsgebiete lebenden Einwohner. Ihre Wohnumgebungen sind seit 2006 durch die Einführung von vierzehn 30-km-Zonen und neun verkehrsberuhigten Bereiche geschützt. Doch auch diese Bewohner können sich nicht vor jenen „sportlichen“ Fahrern sicher fühlen, die selbst vor ihrer eigenen Haustür noch am Gaspedal kleben. Jüngste Erfahrungen zeigten sogar, dass selbst Bewohner einer Verkehrsberuhigten Zone das Gebot der Schrittgeschwindigkeit missachten, ja nicht einmal wissen, dass es ein solches Verbot gibt. Einem kürzlich vorgelegten Polizeibericht ist zu entnehmen, dass die Verkehrsunfälle in den 30-km-Zonen in den Zeiträumen 2005/2006 von 39 auf 61 angestiegen sind. Besonders attraktiv für Schnellfahrer sind hier jene längeren und geraden Straßenabschnitte, wie die schon benannten Straßen an der Stammbahn, Heidefeld und Ginsterheide. Sie liefern zudem ein Beispiel für eine unerwünschte Entwicklung von Schleichwegen durch Siedlungsgebiete zur Umgehung einer Hauptstraße. Ein anderes Übel, das den Bewohnern vor allem die Freiraumqualität ganz wesentlich beeinträchtigt, ist das nahezu ortsübergreifend illegale Zuparken der teils schon über 70 Jahre alten Bürgersteige.

► Besonders betroffen sind nach Aussagen von Bürgern und Polizeiberichten die in die Zone 30 einbezogenen Straßen Ginsterheide und Heidefeld. In der Straße Heidefeld stellt die Polizei bei Kontrollen temporär so viele Geschwindigkeitsüberschreitungen fest, dass sie nicht in der Lage ist, alle Vorfälle zu verfolgen. Zur Rede gestellte Kraftfahrer reagieren häufig mit beschämendem Verhalten.

Die Übertretung der Geschwindigkeitsgrenzen steht hier beispielhaft für ein unverständliches Fehlverhalten. Etwa 500 m lang, lässt sie sich bei Tempo 30 in 1 min durchfahren. Mit Tempo 50 ginge es um 24 Sekunden schneller! (Untersuchungen ähnlicher Art zeigt eine Studie in der Stadt Wittstock: Bei der Durchquerung der Innenstadt, z.B. spart der Tempo 50 Fahrer gegenüber Tempo 30 genau 38 sek !)

► Radfahrer werden als Verkehrsteilnehmer auf Kleinmachnower Straßen häufig nur unwillig respektiert. Aus der Spur und an den Bordstein gedrängt, um in dritter Reihe überholt zu werden, gehört zu den alltäglichen Erfahrungen und Gefährdungen jedes Radfahrers. Bei Gegenwehr fällt auch schnell einmal ein „freundlicher“ Ruf aus dem heruntergelassenen Autofenster in die Richtung des „aufmüpfigen“ Radfahrers, der sich seiner Rechte zu bedienen versucht.

Eine für Radfahrer besonders gefährliche Sammelstraße ist das etwa 1km lange zentral durch den Ort führende Meiereifeld. Diese 3,5 m breite und vielbefahrene, von dichtem Baumbestand flankierte Straße, steht bei lang anhaltendem oder bei Starkregen abschnittsweise regelmäßig bis zur Mitte unter Wasser. Drängler unter den Pkw-Fahrern versuchen, die Radfahrer selbst bei Gegenverkehr an die Seite zu drängen. Selbst der Versuch eines ordnungswidrigen Ausweichens auf den Bürgersteig bleibt dem Radfahrer verwehrt, weil sowohl die hohen Bordsteine als auch der erbarmungswürdige Zustand der beiden Bürgersteige voller Unebenheiten und gleichfalls von Regen überschwemmt, nicht einmal das zulassen.

► Zu einem besonderen Kleinmachnower Problem hat sich der ruhende Verkehr entwickelt. Verkehrsbelastungen entstehen nicht nur durch den fahrenden, sondern auch durch den ruhenden Verkehr. Das Mobilitätsverhalten vieler Autofahrer ist mit einer ungehemmten Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes zur Plage ausgeüfert. (Man vergleiche die oben dargelegten gesetzten Schranken des freiheitlich ge-

schützten Mobilitätsbedürfnisses). Die Umgebung öffentlicher Einrichtungen, besonders der Wochenmarkt, aber auch Schulen, Kindertagesstätten, Kirchen werden ohne Rücksicht mit Rangiermanövern rücksichtslos zugestellt.

Das Parken auf den Bürgersteigen und Grünflächen („Kinder spielen in der Garage, Autos auf dem Bürgersteig“) gehört zum Alltag. Auch direkt vor dem offenen Gartentor des eigenen Stellplatzes. Es hat zu weitgehenden Zerstörungen der Bürgersteige geführt, behindert den Winterdienst, verwehrt Fußgängern die Benutzungsrechte, zwingt Rollstuhlfahrer und Mütter mit ihren Kinderwagen auf die Straße, erschwert die Parkmöglichkeiten für Gewerbe, Lieferanten, Notdienste, Feuerwehr. Seit langem ist zu beobachten, dass das Ordnungsamt im Interesse des „dörflichen Friedens“ bewusst diese Verstöße gegen das Ordnungsrecht billigend in Kauf nimmt und kapituliert.

Die Hauptlasten des Verkehrs durch Menge, Lärm, Abgase, Unfallgefährdungen (Aus statistische Untersuchungen ist bekannt, dass sich 64 % aller Unfälle mit Personenschäden innerörtlich ereignen), Erschütterungen und Einbuße an Lebensqualität müssen die ca. 1.000 Anwohner der Sammel- und Hauptstraßen hinnehmen. Jede dieser stark befahrenen Straßen ist zugleich auch Wohnstraße. Weiter oben wurde bereits erwähnt, dass einige von ihnen schon heute 13.000, teils auch 14.000 und mehr Verkehrsbewegungen auszuhalten haben. Besonders betroffen sind die Landesstraße Zehlendorfer Damm (L77), Der Thomas-Münzer-Damm, Hohe Kiefer und Karl-Marx-Straße mit Prognosewerten für 2015 bis zu 17.000 Verkehrsbewegungen. Die stärksten Belastungen treffen die Anwohner am Zehlendorfer Damm, der einzigen Nord-Südverbindung innerhalb des Ortes, und die des Thomas-Münzer-Dammes mit dem größten Anteil an Durchgangsverkehr. Hier wirkt sich der Verkehr auch nachts störend auf die Anwohner aus. Der Gemeindevertretung und der Verwaltung liegen bereits seit zehn Jahren Klagen und Anregungen der betroffenen Bürger vor, die auch mit Belastungsgrößen unterlegt sind. Für eine Entlastung durch andere Verkehrsführungen erscheint es dort in absehbarer Zeit keine Aussicht zu geben. Das größte der Probleme in beiden Straßen sind die durch das anhaltende Verkehrswachstum, den Schwerlastverkehr (im Jahr 1998 bereits 15% des MIV) und die gefahrenen Geschwindigkeiten hervorgerufenen Lärmbelastungen. Die Straßen durchqueren auf ihrer gesamten Länge Wohngebiete, die lediglich im Bereich zweier Knotenpunkte einige Verkaufseinrichtungen aufweisen. Von den Bewohnern werden diese Belastungen zu recht als kaum mehr erträglich angesehen, wie Bürgereingaben dies seit längerem beklagen. Nachvollziehbar werden diese Beschwerden, vergleicht man sie mit den Aussagen über die Lärmsituation des Verkehrsgutachtens/7/ aus dem Jahr 1998 (dargestellt im Selbstbindungsbeschluss für Lärminderungsmaßnahmen DS-Nr. 089/00), in dem bereits zu dieser Zeit deutliche Überschreitungen der zulässigen Lärmbelastungen festgestellt waren und zu den beschriebenen Gegenmaßnahmen im passiven Schallschutzbereich führten. Die Gemeindevertretung sollte an dieser Stelle kurzfristig initiativ werden und erneute Verkehrszählungen und Ermittlungen der Lärmbelastungen auf den Weg bringen (gefordert schon in der Konzeption /6/. Bereits durch die strikte Unterbindung der Raserei (Die Reduzierung der Geschwindigkeit innerorts von 50 auf 40 km/h könnte den Lärm bereits halbieren), besonders auf dem Zehlendorfer Damm, ließe sich eine deutliche Lärminderung herbeiführen. Der Anspruch und die Verpflichtung von Behörden, Gegenmaßnahmen zu treffen, entsteht rechtlich erst dann, wenn Belastungsschwellenwerte überschritten sind.

Ein weiterer in jüngster Zeit durch Bürgerbeschwerden neu artikulierter Schwerpunkt der Verkehrsbelastungen ist der von der Autobahn A 115 ausgehende Verkehrslärm für die nahe liegenden Siedlungsgebiete.

III.4 Die wichtigsten Ursachen der Verkehrsbelastungen in Kleinmachnow

► Die wichtigsten Ursachen der Verkehrsbelastungen gehen zurück auf die seit 1990 entstandene Verdichtung der Siedlungsstruktur. Das Entstehen von ca. 4.000 neuen Wohneinheiten für die ca. 13.000 zugezogenen neuen Bürger hat zum einen zu einer annähernden Verdoppelung der Einwohnerzahl und zum anderen auf den ungewöhnlich großen Kfz-Bestand, der den großen Anteil an Quellverkehr hervorbringt, geführt. Durchgangs- und Pendlerverkehr verursachen nach Erkenntnissen aus dem Jahr 2002 einen Anteil von ca. 30 bis 40% der Belastungen.

► Nicht weniger belastend ist jener Anteil, der sich durch Disziplinlosigkeit und Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung auf die Bürger auswirkt. Die weiter oben beschriebenen Verhaltensweisen lassen sich spiegelbildlich auf die Kommune projizieren. Sie führen vor allem, ohne alle Verstöße im Einzelnen aufzählen zu wollen, zu einer höheren Unfallgefährdung bei, verstärken den Lärmpegel und beschneiden anderen Verkehrsteilnehmern ihre Rechte. Verwaltung und Gemeindevertretung erhalten regelmäßig Berichte von der Polizeibehörde und dem Ordnungsamt über Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung und die sich im Ort ereigneten Unfälle. In der stark befahrenen Kleinmachnower Sammelstraße Ernst-Thälmann-Straße stellt die Polizei z.B. an einem Kontrolleinsatz 72 von 385 Autofahrern, an einem Weiteren 103 von 600, als Schnellfahrer. (9.11.2006). Am selben Tag ermittelt sie mehr als 100 Raser im 30er Bereich. Es gibt kaum Unterschiede zwischen den Vorfällen in Haupt- und Siedlungsstraßen. Aus den regelmäßig in der Presse erscheinenden Meldungen der Presse ergibt sich ein Mittelwert an Schnellfahrern von 20% aller Verkehrsbewegungen.

Ein besonderes Kapitel unter den Verkehrsbelastungen in Kleinmachnow ist, wie berichtet, der immer wieder Anstoß erregende ruhende Verkehr. Hier sind es vor allem die verkehrswidrig auf den Bürgersteigen, Grünstreifen und selbst verkehrsberuhigten Zonen parkenden Fahrzeuge. Sie setzen die Zerstörungen der Bürgersteige fort und beschneiden andere Verkehrsteilnehmer rücksichtslos in ihren Rechten. Hier wirken sich zum einen Versäumnisse einer vorausschauenden Sicht auf den Stellplatzbedarf aus und zum anderen der fehlende Wille der Verwaltungsspitze, das Ordnungsrecht, vor allem zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, konsequent durchzusetzen.

► Das ÖPNV-Angebot des Bus-Verkehrs ist für Berufspendler nicht attraktiv genug, um auf das Auto zu verzichten. Auch auf die Abendstunden wirkt sich das dann noch größere ÖPNV-Defizit aus. Das Autofahren zum Einkaufen oder zum Besuch kultureller Veranstaltungen erscheint dann geradezu unvermeidbar.

► Sozialstruktur, höheres Einkommen, anspruchsvollere Lebensstile und höhere Mobilitätsansprüche und das damit einhergehende Mobilitätsverhalten der Einwohner haben sich drastisch verändert und den MIV maßgeblich anschwellen lassen.

► Der gemeindlichen Verkehrspolitik fehlte es bisher an Ansätzen, mit geeigneten Mitteln Anreize für Verkehrsvermeidung und -verlagerung aus dem MIV im Sinne einer nachhaltigen Mobilität zu schaffen.

Wie noch zu zeigen sein wird, muss sowohl der Anstieg der Verkehrslawine als auch die ausgebliebene Dämpfung nicht zuletzt auch darauf zurückgeführt werden, dass die konventionelle Herangehensweise der Verkehrsplanungen mit dem vordringli-

chen Ziel einer autogerechten Stadt, den prognostizierten Verkehr hindurch zu bringen, hier keine Entlastungen bringen konnte. Viele der nachfolgenden Verkehrskonzepte, konnten die Verkehrssicherheit erhöhen, die Verkehrslawine jedoch nicht aufhalten. Beispiele, wie durch die Akteure der lokalen Agenda wiederholt vorgetragen, wurden nicht umgesetzt.

► Bei den Diskussionen um die Ursachen der Verkehrsbelastungen muss an dieser Stelle vor dem Hintergrund der weiteren Betrachtungen ein Blick auf die Position der Verkehrsplaner geworfen werden. Nimmt man die Aussagen eines der Ingenieurbüros /6/ aus dem Jahr 2002 zum Maßstab, so bewegen sich die durchschnittlichen Verkehrsbelastungen in Kleinmachnow für die Gemeinde auf einem verträglichen Niveau. Diese Aussage, vom Standpunkt der Durchlassfähigkeit ausgehend, konnte sowohl durch die Einwohnerschaft als auch die Gemeindevertreter nur verständnislos aufgenommen werden und löste denn auch die Ausweitung der bereits bestehenden Kontroversen aus.

III.5 Reaktionen in der lokalen Öffentlichkeit

Wie oben schon dargestellt: Die Verkehrsentwicklung ist eines der Topthemen in der Kommunalpolitik Kleinmachnows. Schon seit Beginn der 90iger Jahre und bis in die jüngste Zeit andauernd, bringen sich Bürger, gesellschaftliche Gruppen und Parteien mit ihren Anregungen zur Veränderung der als bedrohlich empfundenen Situation ein. Ängste und Enttäuschungen gelten vor allem der Sorge, die gewohnte Lebensqualität könnte durch die weiter wachsende Bautätigkeit und Verkehrsflut verloren gehen.

Beim genauen Hinschauen auf die Bürgereingaben fällt aber auch auf, dass Einsichten in die oben dargestellten Zusammenhänge zwischen Ursachen und Auswirkungen, besonders des lokal induzierten Verkehrsgeschehens, gern verdrängt werden. Der Unmut äußert sich in erster Linie gegen den vermeintlich dominierenden Durchgangsverkehr als Hauptquelle der Belastungen. Das Ingenieurbüro /6/ hatten im Ergebnis seiner Zählungen, differenziert nach Straßen, aber lediglich ca. 15 bis 25 % ermittelt. Neue Zahlen liegen nicht vor. Der überbordende Ziel- und Quellverkehr innerhalb der Gemeinde selbst bleibt auf Grund der oben dargestellten Einstellung zum eigenen Auto außerhalb des Blickfeldes, und Konsequenzen für das eigene Alltagsverhalten werden nur ungern gezogen.

Ein typisches Beispiel sind die durch Schulwegsfahrten und vor allem vor den Schulen unmittelbar durch die Fahrzeuge der Eltern erzeugten Verkehrsspitzen, obwohl die Schulbezirke mit kurzen Wegen lokal gut auf die Schulen zugeschnitten sind. Die Fachpresse charakterisiert dieses zeitgemäße und weit verbreitete Verhalten der Eltern als das der „Überbesorgten“. Aus Angst vor den Risiken des Straßenverkehrs bringen die Eltern ihre Kinder als „Generation Rücksitz“ selbst zur Schule oder auch zu Freizeit- und Sportveranstaltungen. Es ist schizophoren, aber die Sicherheit der eigenen Kinder mindert so die der Anderen. Der angesammelte Unmut führte schließlich zur Gründung von Bürgerinitiativen, die ein maßvolleres Bauen, weniger bauliche Dichten und Verkehrsberuhigung einforderten und sich seit 1995 mit ihren Vorschlägen in die Entwicklung einzubringen versuchten. Sie bringt aber auch ungewollt das Phänomen der Selbstblockade zustande: Bei den weiter unten noch zu erörternden Bemühungen, möglichst viele sichere Straßenübergänge für Schulkinder zu schaffen, werden die für eine Genehmigung durch die obere Verkehrsbehörde vorgegebenen Querungszahlen von ≤ 50 Fußgängern in einer Spitzenstunde auch deshalb nicht erreicht, weil die Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen.

Die Zeitschrift „Brigitte“ berichtet, dass heute nur etwa 20% der Erstklässler ohne Begleitung zur Schule gehen. 1970 waren das noch 70 %.

Selbst an diesem sensiblen Ort zeigt sich unbesonnenes Verhalten von Autofahrern. Ein Beispiel wurde Gemeindevertretern besonders deutlich durch einen vor einiger Zeit im Kulturausschuss der Gemeindevertretung von einem Vertreter gezeigten selbst aufgenommenen Videofilm vorgeführt. Es demonstriert sehr anschaulich, dass die Autofahrer an einer vor dem Kindergarten stark befahrenen Kreuzung wartende Kinder am Straßenrand verängstigt stehen lassen, anstatt ihnen durch ein Zeichen den Weg über die Straße freizugeben. Ein solches Fehlverhalten erzeugt in seiner Konsequenz den Verkehr, vor dem die Eltern ihre Kinder eigentlich schützen wollen!

Über die Eingaben der Bürger hinaus spielen auch die Presse, Parteien und NGOs in den Auseinandersetzungen, aber auch Überspitzungen, eine wichtige Rolle. Bereits 1995 /1996 erschienen manche sicherlich überspitzten Überschriften wie: „Einwohner fühlen sich total überfahren“, „Aufstand der von der Verkehrslawine Gepeinigten“, oder „Droht der Verkehrsinfarkt?“ (2002). Und immer wieder: „Wann stößt der Ort an seine Grenzen?“ in den Veröffentlichungen. Wie jüngere Artikel in der Presse zeigen: „Todesmutig zur Schule“(2005), hat sich in der öffentlichen Wahrnehmung daran kaum etwas verändert.

Besorgnisse um Auswirkungen des Verkehrs auf das Klima oder den fortgesetzten Flächenverbrauch spielten beim überwiegenden Teil der Einwohner im kommunalen Bereich bisher eine eher untergeordnete Rolle.

III.6 Gegensteuern, aber wie?

Die Zahl an Abhandlungen, Verkehrskonzepten, Appellen aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Verbänden, Gesellschaftlichen Gruppen auf allen Ebenen, vor allem in den Kommunen, wie den bedrohlichen Folgewirkungen auf den unterschiedlichen Ebenen des Verkehrsgeschehens entgegen zu wirken ist, lässt sich kaum mehr überschauen. Doch die Frage ist, was können wir wirklich tun, welche Alternativen gibt es, welche Hemmnisse müssten beseitigt werden?

Der vorliegende Beitrag ist ein **Plädoyer für das Umsteuern von der bisherigen konventionellen Verkehrspolitik in Kleinmachnow auf den Weg einer nachhaltigen Mobilität**. Im Mittelpunkt soll dabei der MIV, Hauptursache des in den kommunalen Straßen entstandenen Verkehrs, stehen. Wie zu zeigen sein wird, bieten sich dafür eine Reihe möglicher **Handlungskonzepte an, die eine Kommune vor allem in eigener Zuständigkeit aus eigener Kompetenz umsetzen kann**. Mit dem Ziel einer neuen Mobilitätspolitik soll zugleich ein gesellschaftlicher Diskurs über die Nachhaltige Entwicklung selbst - sie ist noch immer Stiefkind im Bewusstsein der Menschen – und die des Verkehrs und seiner ökologischen, ökonomischen und sozialen Dimension im Besonderen mit dem Ziel einer Zivilisierung des Verkehrs und einer dem Gemeinwohl zuträglichen Verkehrskultur in Gang gebracht werden. Initiativen für Nachhaltigkeit erfordern Mut und Ausdauer.

Den weiteren Betrachtungen möge ein Motto der Berliner Stadträtin Anke Otto vorangestellt werden: „Das Umsteuern kann nur von Kopf und Bauch ausgehen, dort, wo wir unseren eigenen Wert in eine Reihenfolge bringen, und sie gelingt nur, wenn es penetrante Förderer gibt.“ Ganz offensichtlich muss hier nachgearbeitet werden.

IV. Bemühungen um ein Verkehrskonzept für Kleinmachnow

IV.1 Zu den Handlungsspielräumen, Rechten und Grenzen kommunaler Einflussmöglichkeiten auf die Verkehrsplanungen

Bei den Diskussionen um das Ziel kommunaler Verkehrsplanungen stellen sich zunächst zwei Fragen: Welche Verkehrsprobleme gibt es in der Kommune, und welche Handlungsspielräume und Gestaltungsmöglichkeiten stehen ihr offen. Verkehrspolitik, Verkehrsrecht und das Fachwissen über technische Grundlagen sind komplexe Sachgebiete, die sich Nichtfachleuten, und das werden in der Regel sowohl Gemeindevertreter als auch die Mehrzahl der Bürger sein, nicht leicht erschließen. Das Instrumentarium des Regelwerks und der Planungsinstrumente mit Bezügen zum innerörtlichen Verkehr ist ein äußerst zersplittertes Rechtsgebilde. Seine Rechtssystematik, wie in vielen Erörterungen in der Gemeindevertretung der letzten Jahre offensichtlich geworden, ist selbst für Fachleute schwer durchschaubar. Es umfasst Elemente des Verkehrsordnungs-, Straßen-, und Bauplanungsrechts, des Immissionsschutzes, von DIN-Vorschriften, der ÖPNV-Planung und diverser Arten von Richtlinien. Dieses Konglomerat als quasi weder eigene Technikdisziplin noch eigenständiges Politikfeld liefert leider nur segmentierte anstatt integrierte Handlungsansätze und kennt kein übergreifendes Herangehen an kommunale Verkehrsplanungen/1/. Erfahrungen zeigen hinreichend die Vielzahl von Klagen und unterschiedlicher gerichtlicher Beurteilungen.

Erschwerend wirkt aus kommunaler Sicht darüber hinaus, dass kreisangehörige Gemeinden, zu denen Kleinmachnow gehört, wenig Gestaltungsmöglichkeiten und damit sehr geringen Spielraum für Maßnahmen im Straßenverkehr haben. Ihre bescheidenen Rechte reichen nicht einmal für den Anspruch auf eine Ermessensentscheidung über die Umsetzung ihrer kommunalen Verkehrsplanungen. Die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungs Kompetenzen liegen grundsätzlich in den Händen der übergeordneten Straßenverkehrsbehörden. Demokratie im Sinne einer Mitwirkung an den Entscheidungen durch die Gemeinde wird in Kommunalverbänden, in Fachkreisen und in der Öffentlichkeit zwar längst angemahnt, blieb jedoch bislang ungehört. „Das geltende Recht stellt sich als Hindernis für eine effektive kommunale Verkehrsplanung dar“/1/. Auch ein Zitat aus (www.autofreiwohnen.de) zeigt das Problem treffend: „Nicht nur die deutsche Rechtsprechung bewertet das Rechtsgut der weitgehend schrankenlosen motorisierten individuellen Mobilität höher als die Gesundheit und Sicherheit von Passanten und Kindern. Sie nimmt dafür die jährlich exorbitant hohen Zahlen von Toten und Verletzten aufgrund dieses Verkehrs absichtsvoll in Kauf oder vertreibt diese aus dem öffentlichen Raum“.

Zu den wenigen Rechten der Gemeinde gehören Vorschläge und Anträge und z.B. in Absprache mit dem Verkehrsamt in Eigenregie Querungsinseln anzulegen, wenn die Straßenbreite dies zulässt. Wenn es jedoch darum geht, ein Verkehrszeichen aufzustellen oder auch nur eine Fahrbahnmarkierung aufzubringen, ist es mit der Eigenständigkeit auf Grund nicht vorhandenen Vollzugsanspruchs bereits vorbei. (Auch die Forderung, diese Restriktion abzuschaffen, wird seitens der Kommunen immer lauter).

Ein besonders tragisches, aus diesem Konflikt hervorgegangenes Ereignis, zeigt der tödlicher Unfall in einer scharfen Kurve der Landstraße vor der Gemeinde Ferch (Schwielowsee) im Januar 2007, (Bericht der PNN). Hier hat die Verkehrsbehörde auf der Grundlage ihrer traditionellen Zuständigkeitskonzentration entgegen der For-

derung der Gemeinde (In dieser Kurve hatten sich zuvor seit 2004 bereits zehn Unfälle ereignet) ein Tempo 40 Schild gegen ein Schild Tempo 70 aufstellen lassen, weil sie den flüssigen Verkehr sichern wollte.

Die mit dem Straßenverkehr zusammenhängenden Probleme kennt niemand besser, als die Kommune selbst. Enttäuschungen nach der Ablehnung kommunaler Änderungsvorschläge führen deshalb immer wieder zu Frustrationen und nicht selten zu langwierigen gerichtlichen Auseinandersetzungen. Frei steht der Kommune allerdings und wirkt u. U. verpflichtend, die Feststellung schädlicher Umweltauswirkungen durch Geräusche und daraus abgeleitet die Aufstellung von Lärminderungsplänen (16.BImSchV) vorzunehmen.

Es kann hier aus Platzgründen nicht weiter auf die Einzelheiten dieser komplizierten Materie eingegangen werden. Einige der immer wieder umstrittenen, scheinbar „einsichtigen“ Forderungen aus Sicht der Bürger und auch der Gemeindevertreter, wie Tempo 30 Regelungen, Geschwindigkeitskontrollen, Einrichten von Querungshilfen, Durchfahrverbote, Parkverbote, Fahrradwege, Aufpflasterungen, Ampeln u. a. müssen detaillierten verkehrlichen Begründungen genügen und unterliegen vor einer Anordnung den restriktiven Prüfungen der Straßenverkehrsbehörde. Besonders schwer tun sich die Behörden, Forderungen nach Restriktionen und Einschränkungen des Straßenverkehrs selbst nachzugeben.

Diese Darstellungen zeigen sehr deutlich die komplizierte Situation, die eine Kommune bei der Gestaltung ihrer Verkehrspolitik regelrecht einschnürt. Die Beispiele zeigen auch, wie berechtigt die Forderungen nach mehr Autonomie und mehr eigenständigen Rechten bei den Entscheidungen um die eigenen Verkehrskonzepte sind. Es ist deshalb interessant, dass das Brandenburgische Verkehrsministerium in diesen Tagen erste zaghafte Ansätze einer Dezentralisierung wagen will.

Die beschriebene Situation bestätigt aber auch die These: Mit dem Instrumentarium nachhaltiger Mobilität stehen einer Gemeinde demgegenüber weit offene Handlungsspielräume im eigenen Ermessen zur Verfügung, die Verkehrsbelastungen vor allem im Bereich des innerörtlichen Quellverkehrs zu vermindern. Diese Aufgabe sollte daher, anders als bisher, in den Mittelpunkt der Bemühungen gerückt werden.

IV.2 Verkehrsentwicklungspläne der Gemeinde

Verkehrskonzepte auf der Basis einer nachhaltigen Mobilität sollten Teil eines städtebaulichen Leitbildes der Nachhaltigen Entwicklung sein. Liegt ein solches Leitbild vor, kann mit dem Konzept einer Siedlungsstruktur im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung die Verkehrsentwicklung maßgeblich und vorausschauend vorbestimmt werden. Die Lösung erfordert das komplexe Herangehen, in der alle Themen, wie Wirtschaft, Soziales, Umwelt, Gesundheit (mit den Zielen Lärminderung, Luftreinhaltung, Verkehrssicherheit, nicht allein dem Wachstum) in allen kommunalen Planungen übergreifend berücksichtigt werden. Die Mitwirkung der Bürgerschaft ist dabei eine wichtige Voraussetzung, da die Beteiligung späteren Konflikten vorbeugt./8/.

Wie schon erwähnt, hat Kleinmachnow sich bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt das Ziel gesetzt, als eine der ersten des Berliner Umlandes ein Verkehrskonzept zu entwerfen und so schnell wie möglich mit seiner Umsetzung zu beginnen. Mindestanforderungen an eine formalisierte und verbindliche Gemeindeverkehrsplanung, an der die Gemeinde sich selbst bei guter Absicht mit ihren Ziel- und Maßnahmekonzepten hätte orientieren können, kennt das Planungsrecht jedoch nicht. **Umso wich-**

tiger ist es daher, dass eine Gemeinde sich selbst Leitvorstellungen erarbeitet und mit breiter Beteiligung ihrer Bürger Ziele und Rahmen für ihre Entwicklung absteckt, die dann in Aufgabenstellungen für Fachplaner hätten einfließen können. Unter verschiedenen Bezeichnungen gibt es dafür viele Möglichkeiten, wie Stadtentwicklungskonzept, Zukunftskonferenzen, Leitbilder, (Anlage 4). In Kleinmachnow ist eine solche Vorstellung durch die politischen Gremien nicht als erforderlich angesehen worden. Auch die Akteure der Lokalen Agenda, die unter Mitwirkung eines Entwicklungsbüros das Muster eines solchen Leitbildes im Jahr 2002 initiiert hatten /11/, konnten nichts ändern. Die Gemeinde hätte auch die Möglichkeit nutzen können, sich Verkehrsplanern anzuvertrauen, die die genannten Gesichtspunkte von sich aus auf der Basis vorgefundener Gegebenheiten, allgemeiner Ziele und konkretisierter örtlicher Forderungen in die Planungen einbeziehen. Wie zu zeigen sein wird, blieben auch diese Möglichkeiten ungenutzt.

Entwürfe für Verkehrsentwicklungspläne wurden von mehreren Verkehrsplanungsbüros vorgelegt.

1. Verkehrskonzept Dauberstudie /9/

So wurde bereits 1992 in dieser ersten Studie eine integrierte Verkehrsentwicklungsplanung regional übergreifend für die drei benachbarten Kommunen Teltow, Stahnsdorf und Kleinmachnow in Auftrag gegeben. Bemerkenswert an dieser ersten Planung ist, dass das Anliegen einer komplexen Herangehensweise im Sinne der nachhaltigen Entwicklung hier Eingang gefunden hatte. So heißt es im Text der Studie: „Die Verkehrsentwicklungsplanung soll die allgemein anerkannten Zielsetzungen anstreben, tatsächliche Integration von Städtebau, Verkehr und Umwelt unter dem besonderem Aspekt der Verkehrsgestaltung“ Zitat Ende.

Eine Bestandsaufnahme der Umlandsverflechtungen und die Katalogisierung des Straßennetzes wurden erarbeitet und die grundlegenden Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung vorgeschlagen.

► 2. Verkehrskonzept Emsch und Berger, 1998, /7/

Die sich schnell verändernden Verkehrsbedingungen erforderten bereits wenige Jahre danach ein weiteres, zweites Verkehrskonzept.

Mit dieser Zielstellung einer integrierten Verkehrsentwicklung wurde bis Juni 1998 ein Maßnahmenkonzept für das Straßen-, Radwege- Fußwege- und Knotennetz, eines für den ÖPNV und ein Vorschlag für eine Verkehrsbeeinflussung erarbeitet.

Aus dem letzteren heraus hat die Gemeinde u. a. einen Selbstbindungsbeschluss zur Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen entwickelt (Drucksache 089/00). Auf der Basis von Schalluntersuchungen wurden darauf an insgesamt acht Straßen passive Schallschutzmaßnahmen zum Teil durch Verlegung von Dünnschichten aus Asphaltbeton über den Pflasterbelag gelegt und zwei Lärmschutzwände errichtet, die zu einer Herabsetzung der bis dahin aufgetretenen Lärmimmissionen führten.

An das Konzept von 1998 schloss sich im Nachgang eine breite und intensiv geführte Diskussion durch Bevölkerung und zuständige Stellen an.

► 3. Verkehrskonzept Hoffmann& Leichter, 201/2002, /6/

Für die Fortschreibung, Aktualisierung und Abrundung der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung wurde in den Jahren 2001/2002 ein weiteres, drittes und letztes der größeren Konzepte in Auftrag gegeben und erarbeitet. Die Zielstellung war: Ergänzung und Fortschreibung des bis dahin Erarbeiteten um dieses in einem schlüssigen Verkehrskonzept enden zu lassen. Es sollte als das umfassendste Konzept die

Grundlagen der künftigen Verkehrspolitik Kleinmachnows festschreiben. Eine qualifizierte Bestandsübersicht, Untersuchungen zu den Verkehrsbelastungen, Verkehrszählungen, Prognosen, Weiterentwicklung der Verkehrsnetze, Verkehrsberuhigungs- und Verkehrssicherheitsmaßnahmen bildeten die Schwerpunkte der Aussagen.

Neben den genannten drei großen Konzepten hat die Gemeinde in der Folge eine Reihe weiterer (bis in die Gegenwart mehr als 30), in der Regel dem Umfeld lokaler Quartiere oder Einrichtungen zugeordnete Konzepte und Gutachten, sowie Straßenkataster- und Zustandsberichte erarbeiten lassen.

IV.3 Versuch einer Bilanz und Bewertung bisheriger Verkehrskonzepte.

Auf der Grundlage der drei ersten betrachteten Konzepte hat die Gemeinde seit 1990 auf der Grundlage eines pragmatischen verkehrspolitischen Ansatzes durch Straßenneubau und -sanierung, durch passive Lärmschutzmaßnahmen (geräuscharme Straßenbeläge, Schallschutzmauern), Bau von Erschließungsstraßen für neue und Ausweitung alter Siedlungen, zwei verkehrsberuhigte Bereiche, Errichtung eines Autobahnanschlusses, Querungshilfen und einer beträchtlichen Ausweitung des Fahrradwegenetzes auf rund 20 km Bemerkenswertes im Bereich der technischen Verkehrsinfrastruktur geschaffen. Sie verfügt damit heute über ein sehr gut ausgebautes Straßennetz, das quantitativ kaum noch erweiterbar ist. Fußwege wurden in begrenzter Zahl saniert und in den Neubaugebieten auch neue errichtet. Zu den wohl wichtigsten Maßnahmen gehört die schon 2001 erarbeitete, dann 2004 umgesetzte flächendeckende Einrichtung von 30 km Zonen innerhalb der Wohnsiedlungsgebiete. Der Entlastungseffekt bleibt allerdings ohne Einfluss auf Sammel- und Hauptstraßen.

Deutlich weniger in die Zukunft gerichtet war der Versuch, eine überflüssige 8 1/2 m breite Trasse durch eine der wertvollsten Schutzgebiete des südwestlichen Berliner Umlandes zu schlagen, ein geradezu herostratisches Vorhaben, das auf Grund starker Gegenwehr zwar verhindert werden konnte, dennoch immer wieder aus der Versenkung auftaucht. Ein zweites Beispiel bis heute andauernder wenig einsichtiger Haltung gegenüber moderner Verkehrspolitik war die Ablehnung der Gemeindeverwaltung, Kreisverkehre einzurichten. Zunehmende Staus, besonders an der stark befahrenen Ampelkreuzung Stolper Weg, aber auch an den Knoten Thomas-Münzer-/Zehlendorfer Damm und Förster-Funke-/Hohe Kiefer wachsen sich sichtlich stärker zu Hindernissen im fließenden Verkehr aus.

Zur Liste der Versäumnisse in der in der gemeindlichen Verkehrspolitik gehört auch, dass bisher keine Anstrengungen unternommen wurden, ein Schulwegekonzept, ein Verkehrssicherungskonzept und einen Radverkehrswegeplan zu entwickeln. Ebenfalls fehlt, wie bereits genannt, ein gemeindlich übergreifendes Parkraumkonzept.

Bei kritischer Betrachtung der bisherigen Verkehrsentwicklungsmaßnahmen aus dem Blickwinkel nachhaltiger Verkehrspolitik wird vor allem deutlich:

Erstens: Mit Ausnahme des ersten, mit dem Terminus „integrierte Verkehrspolitik“ bezeichneten Vorhabens, folgen die beiden anderen der vorherrschenden Grundorientierung: Sicherung der Mobilität, d.h., die wachsende Verkehrsnachfrage durch „Bereitstellen einer entsprechenden Verkehrsinfrastruktur auch für das weiter ansteigende PKW-Aufkommen als zwingende Normalität“ zu befriedigen (Abwägungsvermerk zur Verkehrsentwicklungsplanung aus dem Jahr 2002 des Fachbereichs Bauen und Wohnen der Gemeindeverwaltung).

Zweitens

Man kann nur unschwer übersehen, dass dieser Trend sich auch gegenwärtig wieder u. a. bei der Entwicklung des Seebergareals und des Kiebitzparcs anstelle einer wünschenswerten Verkehrs- und Stellplatzbeschränkung abzeichnet. (Die Begrenzung öffentlicher Stellplätze und die Einführung von Parkgebühren ist eines der wirksamsten Mittel, den Quellverkehr einzudämmen). Weitere, im Verlauf aktueller gemeindlicher Aufgaben vorgenommene Verkehrsmaßnahmen hatten im wesentlichen auf partielle Fortschreibungen und nachsorgende Einzelmaßnahmen, vorwiegend zur Gefahrenminderung, gegen die bereits eingetretenen Belastungen gesetzt.

Dem ungebremsten Anstieg der Verkehrsmenge mit ihren genannten negativen Folgewirkungen im Bereich der Umwelt- und Sozialverträglichkeit konnte mit diesen Vorstellungen nicht wirksam begegnet werden.

Das letzte der drei von einem Ingenieurbüro vorgelegten größeren Konzepte stand gerade deshalb unter starker Kritik sowohl der Einwohner als auch der Fraktionen der Gemeindevertretung, da es die Hoffnungen auf wirksame Verkehrsentlastungen enttäuschen musste. Im Gegenteil. Das Straßennetz Kleinmachnows, so eine Aussage des Ingenieurbüros, sei in der Lage, stündlich bis zu 1800 Autos zu verkraften! Die Enttäuschungen spiegeln sich im großen Interesse der Bürger, denen das Konzept für ihre Anregungen und Bedenken ausgelegt hat, mit dem Ergebnis von mehr als sechshundert eingegangenen Einwendungen und Vorschlägen wieder.

IV.4 Aktionen von Bürgergruppen und Parteien

An der Gestaltung der gemeindlichen Verkehrspolitik haben sich über die gesamte Zeit seit Anfang der Planungen zahlreiche Bürger und Bürgergruppen, selbst ganze Quartiersgemeinschaften, mit z. T. ausführlichen, in einzelnen Fällen fachlich bemerkenswerten, Beiträgen beteiligt. Neben den einzelnen, meist auf Verkehrsprobleme des lokalen Umfeldes ausgerichteten Initiativen, haben sich auch die in der Gemeindevertretung vertretenen Parteien und Gemeindevertreter selbst mit ihren Einzelkonzepten in das Geschehen eingebracht. Der Einfallsreichtum erwies und erweist sich immer noch, als unerschöpflich. Allerdings hat die Gemeinde auch in der Folgezeit keinen Versuch unternommen, ein übergreifendes Konzept zur Lösung der Verkehrsprobleme zu entwickeln. Im Nachhinein muss diese Lücke im gemeindlichen Planungsgeschehen auch deshalb Verwunderung auslösen, weil auf anderen Sektoren, z.B. Kinderspielplätze, Schulbezirkssatzung u. a, umfassende Erhebungen zur Grundlage von Entscheidungen durchgeführt wurden.

Andererseits, im Vergleich dazu haben sich vor allem die Akteure der Lokalen Agenda mit Vorschlägen beteiligt und, wie noch zu zeigen sein wird, die ersten Anstöße und Empfehlungen für eine zukunftsweisende Verkehrspolitik mit erklärt nachhaltiger Zielstellung vorgelegt, /11/.

V. Integriertes Verkehrskonzept 2004 der Gemeindevertretung

V.1 Eigeninitiative der Gemeindevertretung – Maßnahmeplan zur Verkehrsentwicklungsplanung

Eine veränderte Situation im politischen Raum der Gemeinde stellte sich inmitten der Auseinandersetzungen um die Verkehrsprobleme durch die Ergebnisse der Kommunalwahl 2003 ein.

Im Vergleich zu früheren Bemühungen um Verkehrslösungen zeigte sich durch die neue Zusammensetzung der Kommunalvertretung eine veränderte Haltung zu Umweltproblemen als auch zur Mitgestaltung an der gemeindlichen Entwicklung. Auch die Qualität der öffentlichen Auseinandersetzungen, sichtbar an zahlreichen Einwendungen und Vorschlägen aus der Bürgerschaft zur Verkehrsentwicklung, haben zu einer breiteren und intensiveren Diskussion nicht nur um Details, sondern auch um grundlegendere Zielstellungen geführt.

Die Vertretung beauftragte auf Vorschlag der Vorsitzenden der Ausschüsse Bauen und Umwelt Anfang 2004 beide Ausschüsse mit der Erarbeitung eines Maßnahmenplans zur Umsetzung dieser Ziele. Die Mitwirkung der Vertretung im Vorfeld eines Maßnahmenplanes zur Verkehrsentwicklung war ein echtes Novum, mit dem aber auch Risiken in Kauf zu nehmen waren. Ohne Mitwirkung professioneller Planer allein mit Engagement und eingeschränkter Sachkenntnis, (keine Fraktion der GV kann in ihren Reihen auf Verkehrsexperten zurückgreifen), war die Gefahr des Verlaufs im Gestrüpp der Verkehrsvorschriften und – Regelungen nicht auszuschließen.

Anliegen des Planes waren die Qualitätsziele: Mehr Sicherheit der Kinder im Straßenverkehr (vorrangiges Ziel), Verkehrsberuhigung und Maßnahmen zur Eindämmung von Geschwindigkeiten.

Am 29.4.2004 konnte die Gemeindevertretung schließlich die von den beiden Ausschüssen vorgelegten Vorschläge verabschieden. Ausführliche Einzelheiten des Planes (Drucksache 033/04) können hier nicht dargestellt werden.

Im Wesentlichen sah das Konzept vor:

1. Tempo 30 auch auf Sammelstraßen
2. Zehn Querungshilfen zur Schulwegsicherung
3. Tempo 30 auf zwei Abschnitten der Hauptstraße E. Th.-Straße
4. Lückenschließung des Radwegenetzes an sechs Abschnitten
5. Stationäre Geschwindigkeitsmessungen an drei Hauptstraßen
6. Durchfahrverbote zur Einschränkung des Schwerverkehrs
7. Überarbeitung des ÖPNV-Konzeptes
8. Kreisverkehr an zwei Kreuzungsbereichen
9. Bauliche Maßnahmen zur Eindämmung von Geschwindigkeitsüberschreitungen
10. Konzept für Geschwindigkeitskontrollen

V.2 Ergebnisse und Versuch einer kritischen Würdigung

Dem Bemühen der Verwaltung, das Konzept umzusetzen, wurden nur Teilerfolge gerecht. Nicht unerwartet, stießen die Vorschläge im Verkehrsamt des Landkreises auf Widerstand. So wurden denn die Forderungen 1, 3 und 6 auch abgelehnt. Die Kommune hat zwar Klage dagegen erhoben, jedoch kann die gerichtliche Entscheidung längere Zeit in Anspruch nehmen, und der Ausgang ist offen. Gleichfalls abgelehnt wurden die Vorschläge 5 und 9. Die Vorschläge 2 und 4 sind aufgenommen worden und zu großen Teilen jetzt umgesetzt. Der Vorschlag 7 hatte das Ziel, das ÖPNV-Netz nach Öffnung der Schleusenbrücke zu überarbeiten und Taktzeiten zu verbessern. Das mit den beiden Nachbargemeinden Teltow und Stahnsdorf zu lösende Projekt City- bzw. Regionalbus ist gar nicht erst einer näheren Betrachtung unterzogen worden. Vorschlag 8 scheitert bis auf weiteres an der Finanzierung, 9 wird vom Ordnungsamt bearbeitet. Der Versuch einer Wertung des Vorhabens zeigt:

► Erstens, positiv ist, der Maßnahmenplan nimmt erstmals, ohne unmittelbar darauf Bezug zu nehmen, Ansätze mit Zielen einer nachhaltigen Mobilität auf.

► Zweitens, auch einer Gemeinde der Größe Kleinmachnows fällt es nicht leicht, sich mit einer zusätzlichen Personalstelle für einen Verkehrsexperten ausstatten. Die Erfahrung hat jedoch gezeigt, es sollte nicht länger so bleiben. Eine fachliche Überprüfung der Anträge auf Plausibilität ist sonst angesichts dieser komplexen Materie nur eingeschränkt möglich. Die Gemeinde hat das Anliegen nach einer Reduzierung der Verkehrsbelastungen dennoch nicht schon deshalb verworfen, weil die Realisierungsaussichten an der nicht hinreichend durchschaubaren Rechtslage scheitern könnten. In so fern dürfte der Misserfolg an dieser Stelle als verkräftbar hingenommen werden, wenn denn auch die richtigen Schlussfolgerungen gezogen würden. Auf der Habenseite kann verbucht werden, dass die Öffentlichkeit das Bemühen ihrer gewählten Gemeindevertreter zur Kenntnis nehmen konnte.

► Drittens, im Zusammenhang mit dem erstrebten Ziel einer Verringerung der Verkehrsbelastung wird deutlich, dass auch in diesem Verkehrskonzept nachsorgende Maßnahmen dominieren. Im Grunde handelte es sich auch hier um eine, wenn auch auf breiterer Basis entstandene, Improvisation als Antwort auf die aufgelaufenen drängenden Verkehrsprobleme, die wiederum nicht von einem gesamtheitlichen Ansatz ausgingen. Ein weiterführendes Konzept blieb aus, und eine in den beiden Ausschüssen erörterte Fortführung wurde nicht vereinbart. Schon wenig später, der Plan war kaum verteilt, setzte ein erneutes Rennen der Fraktionen im gewohnten Kleinklein mit Ad-hoc- Anträgen und Improvisation um die Einrichtung weiterer Querungshilfen ein. Das Fehlen eines übergeordneten Planungsansatzes ist nicht zu übersehen.

Die Ergebnisse zeigen aber auch, dass es den angestrebten Maßnahmen an fachlich quantitativ oder qualitativ orientierten begründbaren Abwägungen oder Indikatoren fehlt, (z.B. belastbare Verkehrszählungen, die die Einrichtung einer Straßenquerung begründen), wodurch sich die Erfolgsaussichten schmälern. Verkehrsentslastungen sollten daher zwei Oberziele im Auge haben: erstens, Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit und zweitens, Reduzierung der Verkehrsmengen des MIV durch Verkehrsvermeidung und. -verlagerung.

Was das erste Ziel betrifft, so zeigen die Ergebnisse, dass die bisher angeregten und umgesetzten Maßnahmen auch zu mehr Verkehrssicherheit und, eingeschränkt, zu mehr Verkehrsberuhigung beitragen. **Eine Verringerung des MIV im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung ist damit nicht erreichbar, weder der heutigen Menge, noch des prognostizierten Zuwachses. Auch die erhoffte Genehmigung von Tempo 30 Zonen auf Haupt- oder Sammelstraßen könnte das nicht leisten.**

Auch die Ziele der zweiten Kategorie (Ziele 2 und 4) können daran nichts ändern, weil

- der Bau von Fahrradwegen allein ohne begleitende Aktionen den Umstieg vom MIV aufs Fahrrad nicht herbeiführen kann. Ziel 4 wurde nicht weiter verfolgt.

Ohne Reduzierung der Verkehrsmenge kann es keine durchgreifende Verkehrsentslastung geben!

VI. Die Alternative Nachhaltige Mobilität – Leitbild für ein dauerhaft umweltgerechtes Verkehrskonzept

VI.1 Kurze Anmerkungen zum Anliegen nachhaltiger Entwicklung in der Politik

Bereits In den 70er und 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurden Mahnungen immer eindringlicher, die maßlose Ausbeutung der natürlichen Ressourcen unseres Planeten und deren Folgen auf einvertretbares, den künftigen Generationen gegenüber verantwortbares Maß zu begrenzen. Der Club of Rome (1973) und vor allem die Ergebnisse der Berichte der Vereinten Nationen, Brundlandtkommission (1987), „Unsere gemeinsame Entwicklung“, und der „Riokonferenz für Umwelt und Entwicklung“ (Erdgipfel 1992) sowie eine ganze Reihe weiterer ähnlich ausgerichteter Veranstaltungen brachten die Diskussion über eine nachhaltige zukunftsfähige Entwicklung auf den Weg. Die Begriffe nachhaltig und nachhaltige Entwicklung sind als eine Folge der seit der Riokonferenz weltweit verbreiteten Konventionen zu einem der Schlüsselbegriffe unserer Zeit geworden. Sie wurden seither zu einem Symbol eines neuen Bewusstseins für die gemeinsame Verantwortung der Weltgemeinschaft. Auf dem Erdgipfel 1992 haben die 178 Staaten auf den dringenden Handlungsbedarf zur Erhaltung der Lebensgrundlagen auf der Erde hingewiesen und sich zu einem Leitbild der nachhaltigen, zukunftsverträglichen Entwicklung bekannt. 21. Jahrhundert vor, um auf allen Ebenen global, national, regional und kommunal eine nachhaltige Entwicklung zu erreichen. Ihren Ruf richtete die Konferenz zunächst an die Re Mit dem Dokument „Agenda 21“ legte die Konferenz ein Aktionsprogramm für das gierungen der Staaten. Doch daneben haben die Initiatoren den Kommunen der Welt (weil „die in der Welt entstandenen Probleme ihren Ursprung in den Kommunen nehmen“), darin eine besondere Rolle zugeschrieben: „Da viele in der Agenda 21 angesprochenen Probleme und Lösungen auf Aktivitäten der örtlichen Ebene zurückzuführen sind, ist die Beteiligung und Mitwirkung der Kommunen ein entscheidender Faktor bei der Verwirklichung der in der Agenda enthaltenen Ziele“...und, mit der Agenda 21 werden die Kommunen aufgefordert: „Jede Kommunalverwaltung soll in einen Dialog mit ihren Bürgern und Gesellschaftlichen Gruppen eintreten und eine Lokale kommunale Agenda beschließen“.

Diese, durch die Rio-Konferenz ausgelöste Entwicklung wird in Deutschland von allen politischen Ebenen, angefangen von der Bundesregierung /12/ über die Länder, Kreise und Kommunen unterstützt. Inzwischen hat sich eine große Zahl von Kommunen dieser Bewegung angeschlossen.

VI.2 Das Leitbild der nachhaltigen Entwicklung

Der Begriff Nachhaltigkeit geht auf das Handlungsprinzip „Sustainable development“ des Brundtlandberichtes zurück. Er umschreibt das Ziel der Nachhaltigkeit als Anspruch an eine Entwicklung, „die den Bedürfnissen der heutigen Generation entspricht, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden“. Dieses ursprünglich auf die Ressourcenproblematik zugeschnittene Handlungsprinzip orientierte sich an dem bekannten Vergleich aus der Forstwirtschaft. Einen Wald nachhaltig zu nutzen bedeutet, nur soviel Holz zu entnehmen, wie wieder nachwachsen kann.

Seit der Rio-Konferenz liegen 14 Jahre Erfahrungen mit der von ihr ausgegangenen Bewegung vor. Sie haben gezeigt, dass die Ausrichtung der Nachhaltigkeitsbemühungen auf den ökologischen Aspekt zu eng begrenzt ist. Angesichts der inzwischen stattgefundenen dramatischen Veränderungen in den Bereichen Ökologie, Ökonomie und des Sozialen, man denke nur an die Folgen des Treibhauseffektes oder an die Verarmung der unteren sozialen Schichten, ist jetzt eine umfassendere gesellschaftliche Reformstrategie gefordert. Darüber wird „der Erfolg politischer Nachhaltigkeitsstrategien nicht zuletzt davon abhängen, wie es gut gelingt, sämtliche Politikfelder mit den Leitbildvorstellungen zu durchdringen“, /13/. Die Enquete-Kommission hat deshalb bereits 1998 fünf grundlegende Regeln vorgeschlagen, um den Bemühungen um eine Nachhaltige Entwicklung den Erfordernissen besser angepassten Rahmen zu geben. Verkürzt lassen sie sich zusammenfassen:

- ▶ Die Abbaurate erneuerbarer Ressourcen soll deren Regenerationsrate nicht überschreiten.
- ▶ Nicht erneuerbare Ressourcen sollen nur soweit genutzt werden, wie ein gleichwertiger Ersatz geschaffen wird.
- ▶ Stoffeinträge in die Umwelt sollen sich an der Belastbarkeit der Umweltmedien orientieren.
- ▶ Das Zeitmaß anthropogener Einträge bzw. Eingriffe in die Umwelt muss im ausgewogenen Verhältnis zum Zeitmaß des Reaktionsverhältnisses natürlicher Prozesse stehen.
- ▶ Gefahren und unvermeidbare Risiken für die menschliche Gesundheit durch anthropogene Einwirkungen sind zu vermeiden.

Auf den Punkt gebracht geht es in diesem Rahmen darum, die Belastbarkeit der Ökosysteme nicht zu überschreiten, die natürlichen Lebensgrundlagen für alle zu erhalten und die Gesundheit des Menschen zu schützen.

VI.3. Umweltschutz übergreifend

Gemeindliche Politik mit dem Anspruch einer Nachhaltigen Entwicklung, wie es die Riokonferenz den Kommunen aufträgt, ist zunächst daran gebunden, ob und wie sich die Gemeinde zu diesem Auftrag stellt. Die Brandenburgische Gemeindeordnung setzt die Ziele der die Umwelt tangierenden Aufgaben recht allgemein. So heißt es denn, dass dazu gehören: Die Bauleitplanung, Beachtung der Umweltverträglichkeit, Versorgung mit Energie und Wasser, Gewährleistung des öffentlichen Verkehrs, Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen, schadlose Abwasserableitung und –behandlung und Schutz der natürlichen Umwelt. Die Ausfüllung dieser Aufgabenbereiche lässt große Spiel- und Interpretationsräume nach unten oder oben offen. Mehr für den Schutz der natürlichen Umwelt zu tun, stellt die Gemeindeordnung der Gemeindevertretung mit der Möglichkeit „die Übernahme weiterer Aufgaben, für die keine gesetzliche Verpflichtung besteht, sowie die Übertragung von Aufgaben auf das Amt“, frei. Eine nachhaltige Entwicklung kann unter diesen Voraussetzungen nur durch ein bewusstes Bekenntnis zur Riokonferenz und eines übergreifenden Handelns wirksam werden. Die Funktionspläne kreisfreier Ämter und Gemeinden verfügen in aller Regel aber nicht über Sachgebiete für den Umweltschutz. Der Begriff Umweltschutz kommt auch im Funktionsplan der Gemeinde nicht vor. Umweltschutzaufgaben werden entweder delegiert, wie z.B. Abfallentsorgung an den Landkreis, Ver- und Entsorgungsaufgaben bei Wasser und Abwasser an den Zweckverband, so dass als wesentliche pflichtige Aufgaben die an die Bauplanung und Grünordnung und Verkehrsplanung Gebundene in der Gemeinde verbleibt. Alternative

Energie und Klimaschutzanliegen bleiben meist unberücksichtigt. In der Gemeinde fehlt es an der personellen Zuständigkeit und Verantwortlichkeit, Umweltschutzaufgaben in die übrigen Politikbereiche einzubringen, wie es auch von der Europäischen Union gefordert wird. Somit gibt es weder einen Ansprechpartner für das komplexe Sachgebiet Umweltschutz, noch eine übergreifende Herangehensweise mit dem Ziel einer umweltgerechten Entwicklung. Hier ist eine der Grundursachen darin zu sehen, dass Verkehrspolitik nicht als Umweltschutzaufgabe im Sinne einer Nachhaltigen Mobilität verinnerlicht wird. Gleichmaßen sind hier auch die mit den Bürgern aufgetretenen Konflikte zu sehen: Ohne einen Anwalt für die Belange einer nachhaltigen umweltgerechten Entwicklung werden wirtschaftliche Interessen und ökonomisches Wachstum auch weiter dominieren. Auch die Anerkennung der finanziell und personell schwierigen Lage der Kommunen ändert nichts an der Erkenntnis, dass Umweltbelastungen sich global auswirken, ihre Entstehung aber singulärer Natur ist. Folglich sollte zuerst dort nach Lösungen gesucht werden. Für die Gemeinde Kleinmachnow ist es ein Glücksfall, dass die Gemeindevertretung nach längerer Vakanz einen Ausschuss für Umwelt und Verkehr eingerichtet hat, der diese Aufgabe, wenn auch häufig nur über konfliktreiche Auseinandersetzungen, aus der Gemeindevertretung heraus vertritt.

VI.4. Nachhaltige Mobilität

Die Verkehrspolitik und vor allem die rasante Automobilisierung der Gesellschaft ist in Deutschland einer der wichtigsten Politikbereiche, auf den sich die Forderung nach einer nachhaltigen Entwicklung richtet. Aus den Zielen und Handlungsprinzipien der nachhaltigen Entwicklung lässt sich herauslesen, dass die im Beitrag breit dargestellte (Auto-) Mobilität mit ihren Folgen erstens ein Themenbereich ist, der in der Kommunalpolitik eine hervorgehobene Rolle spielt und zweitens jedes dieser genannten Ziele tangiert. Nachhaltige Mobilität wird beschrieben als langfristig orientierte kommunale Vision, die mit klar formulierten Zielsetzungen über einen Iterationsprozess den Zustand eines verträglichen Verkehrsgeschehens herbeiführen soll. Zitat: „Im Verkehrsbereich lässt sich die Eigenschaft der Nachhaltigkeit durch ein hohes Maß an Sicherheit, durch langfristig verträgliche Wirkungen für das Klima, durch geringe Schadstoff- und Lärmimmission, sowie durch einen maßvollen Umgang mit Lebensräumen beschreiben, /14/. Eine ausführliche Begründung enthalten die vorausgegangenen Abschnitte. Auch, dass eine Lösung nicht einfach zu haben sein wird, denn, „Beim hier entstandenen engen Abhängigkeitsverhältnis von Gesellschaft und Automobilität scheint es jedoch undenkbar, wie bereits aufgeworfen, verändernd einzugreifen“, Zitat Ende, /10/. **Gerade vor dem Hintergrund ihrer scheinbaren Ausichtslosigkeit erhalten die Bemühungen um eine nachhaltige Verkehrspolitik im kommunalen Bereich als Alternative immer größere Bedeutung.** Wichtig ist daher, sich vom Anspruch der „untastbaren“ Mobilität zu lösen, weil, „Mobilität ist ein Wert unter vielen anderen, und es gibt keinen Grund, diesem Wert einen grundsätzlichen Vorrang vor anderen Werten zuzumessen“, Zitat Ende, /1/.

VI.5. Plädoyer für eine neue verkehrspolitische Strategie für Kleinmachnow

Die dargestellte Kfz-Dichte Kleinmachnows wird, wie aus den Verkehrsprognosen verschiedener Quellen übereinstimmend belegt, weiter zunehmen. Dies erscheint durch die auch künftig wachsende Einwohnerzahl auf 22.000 oder auch mehr, durch die in das Erwachsenenalter eintretenden Jugendlichen, aber auch, wie oben dargestellt, durch die prognostizierte sich gleichfalls weiter ausdehnende Automobilität der

Senioren unabwendbar. Damit wird absehbar, dass Kleinmachnow über das heutige Maß hinaus zu den erheblich von Verkehrsbelastungen betroffenen Kommunen in Deutschland gehören wird. Die Ängste in der Bürgerschaft, der Lebensqualität könnten damit weitere Einschränkungen drohen, sind weit verbreitet.

Das Ziel, diesen Trend aufzuhalten, braucht eine veränderte Strategie! Den bisherigen Weg allein durch pragmatisches Handeln fortzusetzen, wird die Verkehrsbelastungen über das erreichte Maß hinaus nicht verringern können.

Die Ergänzungsbedürftigkeit bisheriger Planungen (weit über dreißig Einzelstudien, Gutachten und Einzelprojekte wurden bisher vorgelegt) belegen allein die über Jahre anhaltenden zahllosen Eingaben, Vorschläge und Anträge von Bürgern und der Gemeindevertretung selbst. Sie haben die Gemeinde in der Rückschau mit großem Aufwand sowohl der Verwaltung als auch der Gemeindevertretung im Übermaß beschäftigt. Allein in der Zeit von April 2004 bis in die Gegenwart sind nach grober Übersicht mindestens 70 Anträge, und es werden immer mehr, ausgelöst aus den Reihen der Fraktionen, häufig auch als Serien oder mit angefügten Subanträgen, in der Gemeindevertretung behandelt worden. Unbearbeitet blieben dessen ungeachtet auch weiter, ein Schulwege-, Fahrradwege- und ein flächendeckendes Parkraumkonzept und vor allem ein umfassendes Konzept für die Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs.

Trotz unbestreitbar singulärer Erfolge vor allem im Bereich der Verkehrssicherheit muss die Verkehrspolitik der Gemeinde künftig eine abgestimmte Strategie zur Eindämmung des MIV über geeignete Ansätze, wie die Verkehrsmenge durch Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Änderung des Verkehrsverhaltens zu beeinflussen ist, entwickeln. **Dazu bedarf es einer Abkehr vom bisherigen Ansatz, die Belastungen allein durch Improvisation und unkoordinierte Einzelaktionen mit nachsorgenden Einzelmaßnahmen verringern zu wollen und die Verkehrsmengen unbeachtet zu lassen.** Zitat Albert Einstein: „Wir können Probleme nicht mit den Denkmustern lösen, die zu Ihnen geführt haben“.

These: Kleinmachnow braucht zur Bewältigung seiner Verkehrsprobleme einen neuen Ansatz, ein integriertes kommunales Gesamtverkehrskonzept mit Vorrang für Vermeidung des MIV, für nichtmotorisierte Verkehrsarten und der Stärkung des Fußgänger- und Radverkehrs, das den Stempel einer nachhaltigen Mobilität trägt.

VI.6. Der Weg zu einem Mobilitätskonzept nachhaltiger Entwicklung

Die unerwünschten Folgen des dramatisch angestiegenen Straßenverkehrs wirken sich besonders in den Kommunen aus, dort, wo die Menschen leben und wohnen. Das Ausmaß der in Kleinmachnow bereits entstandenen Belastungen wurde im Beitrag ausführlich dargestellt, ebenso die Bemühungen, Möglichkeiten und Schwierigkeiten bei den Versuchen, die Belastungen zu verringern.

Die in der Verfassung gewährleistete Mitwirkung der Bürgerschaft durch Partizipation und Mitsprache an der Entwicklung ihrer Kommune wird von Bürgerinitiativen und anderen Gesellschaftlichen Gruppen begleitet und beeinflusst. Die ausführliche Darstellung dieses Sachverhaltes in den beiden folgenden Abschnitten hat mit der wichtigen Rolle zu tun, die den lokalen Akteuren bei der Förderung des Fuß- und Radverkehrs zugemessen wird.

In Kleinmachnow haben sich Fördervereine für den Naturschutz, Die Lokale Agenda, Bürgerinitiativen und andere NGOs regelmäßig in die lokale Entwicklung einge-

bracht. Zwei Interessengruppen aus der Kleinmachnower Bürgerschaft seien (hier mit Blick auf die Verkehrsproblematik) ihrer Bedeutung wegen näher betrachtet:

► **Bürgerinitiativen und Konfliktpotentiale**

Kleinmachnow hat sich durch den anhaltenden Siedlungsdruck, wie berichtet, in den zurückliegenden Jahren stärker verändert, als jemals in einem vergleichbaren Zeitraum seiner Geschichte. In den Medien wurde der Ort bereits „beliebtester Brandenburgs“, und „Bad Godesberg Berlins“ apostrophiert. So konnte es nicht überraschen, dass bei einem derart dynamisch verlaufenden Prozess Wachstumsprobleme und Reibungen entstehen, und dass diese Entwicklung nicht nur ungeteilte Zustimmung fand.

Zu einem anhaltenden Streitthema mit Teilen der Bürgerschaft, aber auch der in der Gemeindevertretung agierenden Fraktion „Die Grünen“, weitete sich die fortschreitende, mit einer sensiblen Bebauung und dem Ortscharakter unvereinbare, mit immer mehr Verlusten an Grün- und Waldflächen, an Freiräumen und Lebensqualität, einhergehende Bebauungsdichte aus. Auslöser waren die in kurzer Zeit entstandenen massiven Stadtvillen und Teilungen großer Baugrundstücke mit der Möglichkeit des Bauens in zweiter und dritter Reihe.

Auf Ablehnung stießen insbesondere die avisierten Bebauungskenngrößen im Flächennutzungsplan und der anfangs prognostizierte Einwohnerzuwachs auf 27000 (später auf 24000 zurückgenommen), der zudem auch im Widerspruch gegenüber den überörtlichen Planungen stand.

Doch auch die andere immer deutlicher sich negativ auf die Lebens- und Wohnqualitäten auswirkende nachteilige Begleiterscheinung dieser Entwicklung, das stark anwachsende Verkehrsaufkommen und die dadurch hervorgerufenen Lärmimmissionen, steigerten den Unmut. Er führte schließlich zur Gründung von Bürgerinitiativen, die ein maßvolleres Bauen, weniger bauliche Dichten und Verkehrsberuhigung einforderten und sich seit 1995 mit ihren Vorschlägen in die Entwicklung einzubringen versuchten. Die Bewegung entwickelte sich zu einer Zeit, da die neugewonnenen Möglichkeiten der Partizipation angesichts der ungewohnten Verkehrsflut und ihrer damit verbundenen Belastungen sich bis in Ausbrüche von Wut und Aufruhr steigerten. Die richtige Erkenntnis war, Reformen müssen von unten kommen, von den Laien, um die Politik zum Handeln zu zwingen. Die Konfliktparteien fanden aber nicht die Mittel, einen Konsens über die unterschiedlichen Auffassungen herzustellen. Zum Scheitern dieser Versuche trug nicht zuletzt das fehlende Empfinden beider Konfliktparteien über Prozeduren der Bürgermitwirkung und den Umgang mit dem Prinzip der repräsentativen Demokratie bei. Dieses tragende Prinzip demokratischer Politik kann nur dann die Konflikte lösen, wenn beide Seiten unter Beachtung der Spielregeln im Dialog mit fairen Konsensbemühungen aufeinander zugehen.

Wir wissen heute, die Forderungen konnten nicht hartnäckig genug verfolgt werden. Die Kassandrarufer der Bürgerinitiative haben sich allseits sichtbar bestätigt. Wenn ihre Forderungen auch erst später noch eingeschränkt Berücksichtigung fanden, **können sie sich das Verdienst zuschreiben, das Recht auf Partizipation der Bürger an der kommunalen Entwicklung als eine der ersten sichtbar gemacht zu haben.**

► **Die Lokale Agenda Kleinmachnow**

Auf die Agendabewegung und ihr Zusammenwirken mit der Kommunalpolitik soll für die weiteren Betrachtungen jetzt ein besonderer Blick geworfen werden. Mit Bezug

auf die Rio-Konferenz und ihren Appell an die Kommunen wird der Lokalen Agenda im Kontext mit der zunehmenden Diskussion um eine nachhaltige Mobilität immer größere Bedeutung zugemessen.

Im Jahr 2003 zählte das UBA bundesweit bereits 2400 Agenda - Kommunen. Das Kernstück der Agenda ist die Mitwirkung der Bürgerschaft an der künftigen Gestaltung der Gemeinde im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung gemeinsam mit anderen örtlichen NGOs. Die Agendabewegung verkörpert im Vergleich zu Bürgerinitiativen eine neue Qualität mit dem Ziel der Zusammenarbeit zwischen Gemeindevertretung, Verwaltung und Bürgerschaft. Mit der Agendabewegung erschließt sich die Gemeinde Ressourcen für die aktive Mitwirkung an den gemeindlichen Aufgaben.

Bei der Agendabewegung geht es nicht darum, das Bedürfnis und das Recht auf Partizipation und Mitsprache allein anhand überschaubarer Einzelziele wahrzunehmen und dabei auch Konflikte in Kauf zu nehmen, sondern sich mit dem Auftrag der Rio-Konferenz und vor dem ethisch- moralischen Hintergrund des Leitbildes der Nachhaltigen Entwicklung mit langfristigen Vorstellungen in die Gesamtentwicklung der Gemeinde einzubringen. Sie unterstützt damit auch die in der Verwaltung fehlende übergreifende Sicht auf die Umweltaspekte der gemeindlichen Politikziele und ist damit ein „natürlicher“ Partner des Umwelt- und Verkehrsausschuss.

Die Agendabewegung Kleinmachnows ist 1997 unter der Schirmherrschaft des Bürgermeisters als aktionsbezogener Weg nach dem bottom-up-Prinzip (von unten nach oben) entstanden. Die Gemeindevertretung Kleinmachnow hat nach diesem Impuls im November 1997 mit einstimmigem Votum als eine der ersten Kommunen Brandenburgs den Beschluss zur Durchführung einer Lokalen Agenda im Sinne der Rio-Konferenz von 1992 gefasst (DS 049/97). Sie ist damit dem Appell der Rio-Konferenz gefolgt, ein „eigenes Programm mit dem Ziel einer nachhaltigen dauerhaft umweltverträglichen Entwicklung auf lokaler Ebene in Gang zu setzen.“ Sie hat sich mit diesem Beschluss ohne Einschränkungen zu einem umfassenden Katalog von Zielen für eine nachhaltige Entwicklung bekannt. Im Ergebnis dieses Votums gründeten sich spontan sieben Agendagruppen mit mehr als 50 Akteuren, die mit ihrer Arbeit begannen und in einem Selbstfindungsprozess ihre Aufgabenfelder bestimmten. Die Gemeinde hatte sich damit formal dem schon breiten Strom der Kommunen angeschlossen, der den Weg einer nachhaltigen Entwicklung beschreiten will. In der Folge richtete sie auf Anregung der Akteure ein Agendabüro ein (DS 181/01) und unterstützte finanziell die Umsetzung einer Reihe von Projekten der Agenda. Die Ausgangsbedingungen und Voraussetzungen für eine erfolgreiche Arbeit hätten besser nicht sein können.

Im November 2000 entstand daraus u. a. ein von Arbeitsgruppen initiiertes und maßgeblich mitgestaltetes, von der Gemeindevertretung im Januar 2001 (DS 282/00) „billigend zur Kenntnis“ genommenes „**Leitbild für eine nachhaltige umweltgerechte Entwicklung Kleinmachnows**“, /11/. Im Abschnitt E dieses Leitbildes ist das angestrebte Handlungsfeld „Verkehrssteuerung“ der Gemeinde beschrieben. (Seiten 33 bis 35 des Leitbildes):

- Reduzierung des MIV
- Reduzierung der CO₂- Emissionen
- Vorrangige Nutzung des öffentlichen Straßenraumes für Fußgänger und Radfahrer
- Parken auf den Grundstücken, dazu: Überarbeitung der Stellplatzsatzung
- Ausbau des ÖPNV

– Parkraumbewirtschaftung

Das dargestellte Handlungsfeld Verkehrssteuerung umschreibt mit diesen Zielen, auf die Rio-Konferenz 1992 zurückgehend, bereits im Jahr 2000, dass auch die Verkehrsentwicklung ein Leitbild braucht, das sich an den Grundsätzen der Nachhaltigkeit, an einer nachhaltigen Mobilität, orientiert. Soweit die eine Seite dieser Entwicklung.

► **Die Lokale Agenda Kleinmachnow und ihr „Leidbild“**

So könnte man, den Blick auf das Geschehen der letzten Jahre gerichtet, eine zweite, deutlich weniger erfreuliche Seite der Entwicklung sehen, die, vor diesem Hintergrund, einen deutlichen Schatten auf die Vorzeigekommune wirft.

Die Grundlage für einen erfolgreichen Agendaprozess, das Entstehen, ein dauerhaftes erfolgreiches Wirken, und das Fortbestehen einer Lokalen Agenda erfordert eine neue Kommunikationskultur zwischen den Partnern. Der Agendaprozess ruht auf einer Basis mit drei Säulen: **erstens**, Akzeptanz und Partnerschaft mit der Politik, vor allem mit dem Bürgermeister, **zweitens**, Zusammenwirken mit der Bürgerschaft als die eigentliche Basis der Lokalen Agenda und **drittens**, die Bereitschaft der Politik, in der Agenda entstandene Projekte zu unterstützen und vor dem Hintergrund der Regeln repräsentativer Demokratie zu begleiten. Obwohl die Gemeinde sich formal zur Agendabewegung und zum Leitbild der Lokalen Agenda bekannt hatte, sind die entwickelten Vorstellungen nur zögerlich aufgegriffen worden. Der Blick auf die Verkehrspolitik macht Gründe vielfältiger Art deutlich: Erstens, nachhaltige Mobilität ist, wie gezeigt, noch immer kein Terminus und auch noch kein ernsthaft verfolgtes Instrument offizieller Verkehrspolitik oder des Verkehrsrechtes. Es hat, nicht nur in Kleinmachnow, bedauerlicherweise nur halbherzig Zugang in die Politik des Alltags gefunden. (Die in den letzten Jahren zahlreich erschienenen Beiträge, im Literaturverzeichnis vermerkt, mahnen die Wende mit Nachdruck an). Mitmachen ist daher freiwillig und die Kommunen müssen die Bewegung selbst in die Hand nehmen, da auch die meisten Ingenieurbüros an diesem Ziel vorbeigehen. Und zweitens, von geradezu existenzieller Bedeutung für den Dialog und die gedeihliche Zusammenarbeit mit der offiziellen gemeindlichen Politik ist das Bekenntnis zur Agendabewegung. Die bloße Kenntnisnahme, gelegentliche Lippenbekenntnisse, und eine Mitwirkung der Verwaltung als Zaungast reichen für eine erfolgreiche Entwicklung nicht aus. Die Gemeinde, und hier sind nicht nur Verwaltung und Fraktionen gemeint, sondern auch die politischen Parteien, haben trotz der bislang mehr als siebenjährigen Bemühungen der Lokalen Agenda, die nachhaltige Entwicklung nicht in ihr politisches Handeln integriert (Bericht des Agendabüros als Resultat eines Agendaworkshops vom 17. Februar 2006). Mit dieser Haltung hatte sich die Agendabewegung schon bei ihrem Start mit einem schweren Rucksack beladen müssen, dessen Last sich bis heute nicht verringert hat. Aus dem letzteren leitet sich noch ein dritter, gewichtiger Grund, zugleich auch Erklärung für die ausgebliebene Gemeinsamkeit ab: Die Bemühungen und Impulse für einen Weg der Nachhaltigen Entwicklung als Instrument der gemeindlichen Politik wurden bisher ausschließlich von den Akteuren der Lokalen Agenda getragen. Ausdrücklich eingeschlossen seien hier die zahlreichen Kampagnen und Anregungen der Bürgergruppen oder anderer lokaler Initiativen aus der Öffentlichkeit mit vergleichbaren Vorstellungen.

Die von Bürgern, auch der Lokalen Agenda, vorgetragenen Anregungen und Vorschläge müssen, wenn es zu politischen Entscheidungen kommen soll, den von der Kommunalverfassung vorgezeichneten mühsamen Weg des Durchlaufs durch die Fraktionen der Gemeindevertretung, durch die Ausschüsse und die Vertretung selbst nehmen. Und genau an dieser Stelle zeigte sich die mangelnde Zuneigung der

Kommunalpolitiker, mit den Agenda Akteuren zusammenzuarbeiten. In dieses Bild passt auch, dass die beiden, vom Bürgermeister und der Gemeindevertretung gewollten Aktionen, „Mitgliedschaft im Klimabündnis“ und „Zukunftsfähige Kommune“ (DS-Nr. 148/99 und 149/04) und die Zusage der Gemeinde, sich als Modellkommune am Prozess der nachhaltigen Kommunalentwicklung zu beteiligen, bisher weder intern noch extern wirksam wurden.

Aus dieser wenig motivierenden Entwicklung zu schlussfolgern hieße, und diese Mahnung richtet sich besonders an die politischen Parteien und die in der Gemeindevertretung wirkenden Bürgervereinigungen, künftig konsequent an einer Verbesserung der Beziehungen zu arbeiten und den in der Gemeindeordnung vorgezeigten Weg des Einbringens von Anträgen und Beschlussvorlagen zu beschreiten.

VI.3 Der weiße Fleck: Das städtebauliche Leitbild Kleinmachnows

► Leitbilder

Leitbilder sind als Instrumente hilfreich, Systematik und Ordnung in das System Kommune hineinzubringen. Sie geben das visionäre Bild der zukünftigen Entwicklung der Gemeinde als übergeordnete allgemein gehaltene Zielstellung wider. Sie geben Antworten, wie die zukunftsbeständige Gemeinde aussehen soll, geben einzelnen lokal orientierten Zielformulierungen eine gemeinsame Zielrichtung. Zur Konkretisierung der Ziele und für eine spätere Erfolgskontrolle ist es vorteilhaft, sie mit Nachhaltigkeitsindikatoren zu untersetzen. Das Leitbild ist für Weiterentwicklungen offen, es strebt keinen Endzustand an.

Bereits mit dem Konzept der Siedlungsstruktur im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung wird als Teil des Leitbildes auch die Verkehrsentwicklung mit dem Instrument des durch den integrierten Verkehrsentwicklungsplan und mit den Zielen einer nachhaltigen Mobilität maßgeblich vorbestimmt. Verkehrsvermeidung fängt mit raumordnerischen und städtebaulichen Entscheidungen an. Der Entwurf des Leitbildes erfordert ein komplexes Herangehen, in der alle Themen, wie Wirtschaft, Soziales, Umwelt, Gesundheit (mit den Zielen Lärminderung, Luftreinhaltung, Verkehrssicherheit, (Zitat /9/) für alle kommunalen Entwicklungsbereiche übergreifend berücksichtigt werden. Die Existenz von Leitbildern, die umfassende Mitwirkung der Bürgerschaft vorausgesetzt, schafft Transparenz und Vertrauen zwischen Politik und Bürgerschaft und baut Konflikte vor.

Mit dem Blick auf Kleinmachnow drängt sich die Frage nach den Gründen eines immer noch fehlenden Leitbildes auf.

Schaut man auf den Anfang, so kann die Antwort gerechterweise nur differenziert ausfallen. Im Rahmen der wiedergewonnenen kommunalen Kompetenz konnte es zunächst nur darum gehen, den kommunalen und regionalen Sachzwängen aus der neuen Situation folgend, das gesamte Bündel drängender elementarer kommunaler Aufgaben der Daseinsvorsorge in Angriff zu nehmen. Schwerpunkte des Handelns mussten folglich der Ausbau der Infrastruktur, die Sanierung öffentlicher Einrichtungen, die Entwicklung von Gewerbegebieten und als besonders vordringliche Aufgabe der dargestellte Bau bezahlbarer Wohnungen für die von Restitution betroffenen Familien sein.

Heute befindet sich die Kommune nach der mehr als 15 Jahre andauernden Aufbauarbeit in einer anderen Situation. Wie dargestellt, geht es jetzt neben der weiteren gemeindlichen Entwicklung um die Lösung der Probleme, die das ungestüme Wachstum mit sich brachte. Es wäre darum an der Zeit, die Arbeit für ein Leitbild nicht länger zu verzögern. Der Flächennutzungsplan, wie zuweilen gemeint, ist

kein dafür geeignetes Instrument. Dieser, in Kleinmachnow erst 1998 verabschiedet, hatte bereits stattgefundene Entwicklungen und Beeinträchtigungen des typischen Ortscharakters (und damit die Verkehrsentwicklung) zu dokumentieren und die weitere Siedlungsentwicklung und Sicherung von Wohnfolgeeinrichtungen zu koordinieren.

Es ist interessant, an dieser Stelle einen Blick auf das im Text schon mehrfach erwähnte Sondergutachten des Bundestags zu werfen /1/. Darin heißt es: **„Die vorhandene Einsicht, dass nachhaltiger Stadtverkehr eine integrative planerische Gestaltung verlangt, steht also vielfach nur auf dem Papier, kommt aber in der Praxis nicht zum Tragen. Stattdessen wird eine Stückwerkpolitik der Ad-hoc-Reaktionen auf Verkehrsprobleme betrieben.** Daran kann aber einer auf das Bürgerwohl bedachten Gemeindevertretung nicht maßgeblich gelegen sein, sie muss vielmehr bereit sein, den Erfordernissen nachhaltiger Stadtentwicklung ggf. auch durch konzeptionelle, längerfristige Bindungen Rechnung zu tragen“ Zitat Ende. Diese Aussage sei nicht weiter kommentiert.

Diese Aussage sei nicht weiter kommentiert.

► Welches Leitbild braucht Kleinmachnow?

Es wäre unlauter, an dieser Stelle nicht zu erwähnen, dass Visionen und Leitbilder nicht jedermanns Sache sind. Das Argument, Politikern bliebe angesichts der Fülle ihrer zu bewältigenden Aufgaben kein Raum für Visionen, ist keine Einzelmeinung, doch ihr sollte dennoch widersprochen werden.

Auf Grund der oben festgestellten Situation des Kleinmachnower Verkehrsgeschehens und der gemeindlichen Entwicklung seit der Wiedervereinigung sollte auf ein systematisches Vorgehen und auf einen ganzheitlichen Lösungsansatz nach den Maßstäben einer Nachhaltigen Mobilität jetzt nicht länger verzichtet werden. Kleinmachnow ist zwar keine mittlere große Stadt, doch auch keine 300 Seelengemeinde, sie wäre besser gefahren, ein Leitbild zu entwickeln.

Diese Position wird gegenwärtig nahezu unisono in der gesamten mit Stadt- und Verkehrsentwicklung befassten einschlägigen Literatur vertreten. Nach vorherrschender Meinung sind darüber die unerlässlichen Voraussetzungen dafür Leitbildvorstellungen auf der Basis der nachhaltigen Mobilität und das Zusammenwirken mit der Lokalen Agenda.

Für diesen Fall kann die Gemeinde als gute Ausgangsposition das vorhandene Leitbild der Lokalen Agenda als weiter zu entwickelndes Angebot verwenden.

Zahlreiche Kommunen, auch in unmittelbarer Umgebung, haben sich längst mit ähnlichen Zukunftsvorstellungen befasst, bzw. sind inmitten breit geführter Diskussionen mit der Bürgerschaft dabei. Erfahrungen und eine reiche, kaum mehr überschaubare Zahl an Dokumentationen, stehen dafür als Handreichung zur Verfügung.

Um den Aufwand drastisch zu verringern, kann die Gemeinde auf die vom UBA herausgegebenen Handreichungen zurückgreifen, die es erlauben, z.B. mit den Akteuren der Lokalen Agenda und anderen interessierten NGOs eine expertengestützte Planung zu erarbeiten.

VII. Neue Maßnahmen auf dem Weg zu einer Nachhaltigen Mobilität für Kleinmachnow

VII.1 Zielbereiche, Qualitätsziele, Indikatoren, Maßnahmen

Das Umweltbundesamt hat im Rahmen eines größer angelegten Vorhabens mit vier Modellstädten einen Anwenderleitfaden erarbeitet. Das Ziel war, Beispiele für Verkehrsentwicklungsplanungen als kommunales Instrument zur mittel- und langfristigen Entwicklung nachhaltiger Mobilität zuschaffen, /10/. Zu den Grundaussagen des Leitfadens gehört ein hierarchischer Aufbau der Entwicklungskonzepte mit den Etappen Zielbereiche, Qualitätsziele, Indikatoren und Leitlinien für Aktionsprogramme bzw. Maßnahmen. Ein wesentliches Merkmal des Leitfadens ist die Verfahrensweise einer Zusammenarbeit mit der Lokalen Agenda, die eines verbindlichen organisatorischen und zeitlichen Rahmens bedarf, und die zur Chefsache werden sollte.

Die weiteren Ausführungen der vorliegenden Studie nehmen in Annäherung Bezug auf den Anwenderleitfaden. Zunächst sollen einige Begriffsdefinitionen vorangestellt und dann im Kontext der Empfehlungen für den nachhaltigen Weg eines Verkehrskonzeptes verwendet werden.

VII.1.1 Qualitätsziele

Qualitätsziele sind langfristig ausgerichtete Zielformulierungen. Sie stellen die Qualitätsanforderungen an die zukünftige Entwicklung. Sie drücken die Anliegen der grundlegenden Schutzgüter aus, z.B. Gesundheit und Sicherheit und ergeben in der Zusammensicht eine auf Mobilität und Verkehr bezogene Vision der Gemeinde ab.

Die in den vorausgehenden Abschnitten der Studie dargelegte Situation der Gemeinde ermöglicht es durchaus, Qualitätsziele abzuleiten.

VII.1.2 Indikatoren

Die Verwendung von Indikatoren in der gemeindlichen Politik müsste aus zwei Gründen eigentlich zur Normalität gehören, dennoch ist ihre Anwendung immer noch unterentwickelt:

Erstens, Zielvorstellungen sind immer nur soviel wert, wie sie konkret in den gemeindlichen Beschlüssen vorgegeben werden und **zweitens**, wie überprüft werden kann, ob sie tatsächlich eingelöst wurden. Dafür braucht man Kriterien für die Ausgangslage, für die daraus abzuleitende Zielstellung und danach für die Erfolgskontrolle. Es handelt sich also um die gleiche Verfahrensweise, wie sie auch in der Haushaltsführung als selbstverständlich gilt. Die Verwendung von Indikatoren in der gemeindlichen Politik einer Nachhaltigen Entwicklung im Sinne einer Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele dürfte damit unproblematisch sein. Anwendbar ist die Verfahrensweise auf alle Sektoren nachhaltiger Entwicklung, unabhängig davon, ob es dabei um Ressourcenverbrauch, soziale Ziele oder um die Reduzierung des MIV geht. Um den etwaigen Gedanken zu entkräften, dass hier eine mit hohem Aufwand zu erfüllende neue Aufgabe auf die Verwaltung zu käme, sei auf ein einfaches Beispiel verwiesen: Die Gemeindevertretung stellt sich das Ziel, im Rahmen ihrer MIV-Verkehrsvermeidungsstrategie innerhalb eines Jahres den Anteil des Fahrradverkehrs von 5% auf 10% zu erhöhen. Erforderlich sind ein Maßnahmenplan für die Umsetzung und am Beginn und Ende des Zeitraumes je eine Zählung. Diese Aufgabe wäre eine ohnehin fällige, und sie könnte ein exemplarisches Beispiel für die Zusammenarbeit zwischen der Lokalen Agenda und der Verwaltung sein. Als ein weiteres Beispiel böte es sich an, die Zahl der Verkehrsunfälle durch Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms der Nachhaltigen Mobilität in einer Jahresspanne zu verringern.

In den im Abschnitt VI.5 genannten Beschlüssen der Gemeindevertretung ist eine Reihe dieser Nachhaltigkeitsziele zwar beschlossen, doch bisher nicht umgesetzt worden.

VII.1.3 Handlungsziele, Maßnahmen- bzw. Aktionsprogramme

Diese unterschiedlich gebrauchten Synonyme haben die Konkretisierung der Qualitätsziele zum Inhalt. Sie geben im Zusammenhang mit der Ergänzung mit Indikatoren den Weg zur Umsetzung an.

VII.2 Qualitäts- und Handlungsziele für Kleinmachnow

VII.2.1 Qualitätsziele

Die Umsetzung der Grundsätze einer Nachhaltigen Mobilität braucht eine Strategie und sodann die Untersetzung in qualitative für die Gemeinde relevante Ziele, aus denen sich anschließend die konkreten Aufgaben entwickeln lassen. Aus den vorausgegangenen Betrachtungen und aus der Erfahrung und den Bedürfnissen und Vorstellungen der Bürgerschaft sind strategische Ziele als Bausteine einer nachhaltigen Mobilitätspolitik ableitbar. Ohne eine Rangfolge vorzugeben, sollten dazu gehören:

1. Belastungen durch den Straßenverkehr reduzieren. MIV durch Umsteigen auf den Bus, auf das Fahrrad und Zufußgehen verringern. Anteil der Radfahrer und Fußgänger am Umweltverbund erhöhen.
2. Gesundheit und Lebensqualität der Bewohner bewahren, Gesundheitsgefährdungen und Schlafstörungen durch Verkehrslärm abwenden oder mindern.
3. Sicheres und ausreichende Fußwegenetz schaffen, Aufenthaltsqualität verbessern, fußgängerfreundliches Klima schaffen, der Benachteiligung von Mobilitätschancen anderer Verkehrsteilnehmer entgegen wirken und den öffentlichen Raum von Verkehr freihalten.
4. Ressourcen schonen, Verkehrsflächen auf das notwendige Maß beschränken, Erhalt der Wohnumfeldqualität sichern. Natur und Landschaft bewahren und die ökologischen Auswirkungen zum Schutz der Umwelt verringern. Die von der Bundesrepublik international abgegebenen Verpflichtungen zum Klimaschutz lassen sich nur gemeinsam von Bund, Ländern und Kommunen erfüllen. Deshalb müssen die dafür erforderlichen Maßnahmen durch Vermindern des MIV unterstützt werden.
5. Ruhige Siedlungsgebiete gegen die Zunahme von Verkehr schützen.
6. Mehr Verkehrsberuhigung herbeiführen.
7. Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer gewährleisten und Unfallgefahren vermeiden.
8. Förderung des ÖPNV, akzeptable Taktzeiten, Niveau der Haltestellen verbessern, wichtige Ziele bedienen, ÖPNV-freundliches Klima schaffen.
9. Radverkehrsnetz vervollständigen, alle wichtigen Ziele sollen erreichbar sein.
10. Verhaltensänderungen der motorisierten Verkehrsteilnehmer fördern.
11. Notwendigen MIV auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau flüssig gewährleisten.

VII.2.2 Handlungsempfehlungen

Aus den Qualitätszielen heraus können an Hand der lokalen Bedingungen die erforderlichen Handlungsempfehlungen erarbeitet und formuliert werden. Die Ergänzung der Handlungsempfehlungen durch Indikatoren als Maß eines qualitativen oder quantitativen Zieles bzw. Ergebnisses wäre empfehlenswert, muss jedoch weitergehenden Erörterungen vorbehalten werden.

Aus Erfahrungen ist es für die Erfolgsaussichten aller angestrebten Maßnahmen wichtig, in den Zielvorstellungen einige Gesichtspunkte besonders zu beachten:

- Die Gemeindepolitik muss die Wege ebnen, Angebote unterbreiten und die Bürger mitnehmen.
- Verantwortungsträger müssen beispielhaft vorangehen.
- Ohne eine gut organisierte Öffentlichkeitsarbeit geht nichts.
- Die Argumente müssen so aufbereitet werden, dass sie als Gewinn im Sinne einer Win-Win-Situation deutlich werden.
- Eine der wesentlichsten Aufgaben, Menschen für den Wechsel zu einer nachhaltigen Mobilität zu gewinnen, ist die Verhaltensbeeinflussung.

Die nachfolgende Auflistung der Handlungsempfehlungen wurde aus den Qualitätszielen abgeleitet, jedoch nicht den einzelnen Zielen unmittelbar zugeordnet.

Maßnahmen zum Erhalt der Lebensqualität, auch Stadt, Umwelt- oder Sozialverträglichkeit, meist ergänzt mit Gesundheit, aber auch durch Angebot an Kultur (Die Ausweitung von Aktivitäten innerhalb der Gemeinde helfen, den MIV zu reduzieren), sind ein übergreifendes Ziel.

► Maßnahmen gegen Verkehrslärm. Die Lärmpegel einiger Hauptstraßen haben das Ausmaß der Verträglichkeit aus Sicht der Anwohner (Abschn.2.2) bereits überschritten.

Besonders dringlich ist diese Maßnahme beispielhaft entlang des Zehlendorfer Damms, der einzigen Kleinmachnower Landesstraße und des Thomas-Münzer-Damms. Maßnahmen gegen die an diesen Straßen angeschwollenen Verkehrsströme haben gute Erfolgschancen, wenn der Nachweis Grenzwerte überschreitender Belastungen erbracht werden kann. Nicht außer Acht zu lassen gebietet darüber hinaus die sich mit zunehmender Verkehrsbelastung anwachsenden Lärmimmissionen von der Autobahn 115. Die von den Bürgern in letzter Zeit vorgebrachten Klagen müssen aufgenommen und durch Lärmmessungen verifiziert werden.

► Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes. Dieses Konzept fehlt, um das unkontrollierte Abstellen von Kfz vor allem auf den Gehwegen einzudämmen. Bereitstellung von Parkraummöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum soll unter der einschränkenden Bedingung gelten: Stellplätze auf eigenem Grundstück haben Vorrang. Deshalb muss das Parkraumangebot im öffentlichen Raum eingeschränkt werden. Verknappung des Parkraumes durch Parkraumbewirtschaftung ist eines der wirksamsten Mittel, den MIV durch Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verringern. Die Gemeinde wird nicht um die Entscheidung herumkommen, in absehbarer Zeit z.B. auf dem Marktplatz begrenzte Parkzeiten einzuführen, um die von Dauerparkern belegten Plätze für Kunden und Besucher des Rathauses freizugeben (Beispiele Anlage 2, Reisebericht).

Das beabsichtigte Vorhaben eines Straßenumbaus in der Sommerfeldsiedlung darf nicht weiter verfolgt werden, weil es gegen die Grundsätze der nachhaltigen Mobilität gerichtet wäre. Dieses seit Jahren schmorende Thema wartet nach wie vor auf seine Lösung. Die vom Bürgermeister angekündigten Ordnungsmaßnahmen sind ausgeblieben, und die Probleme haben sich weiter verschärft. Das eindeutige Votum der Bürger gegen eine Straßenverbreiterung muss respektiert werden. Zu diesem Problem liegen ausführliche Untersuchungen von Haase und Scharp vor.

Um den Bedürfnissen der Reihenhausebewohner Rechnung zu tragen, werden vor den Reihenhäusern Parkmöglichkeiten durch Umbaumaßnahmen geschaffen.

► Sanierung, Rekonstruktion, Neuanlage und Freihaltung der Fußwege von parkenden Autos ist die Voraussetzung für die Förderung des Fußgängerverkehrs als ein Beitrag zur Umweltentlastung.

► Einrichtung weiterer verkehrsberuhigter Bereiche. Diese Forderung liegt bereits seit längerem auf dem Tisch der Verwaltung. Sie muss bewusst als ein Instrument der Stadtentwicklung einbezogen werden. Vor den Schulen und Kindertagesstätten sollte die Festlegung von Schrittgeschwindigkeiten, wie bereits in den Studien Dauber, 1994; und Kommunal Data, 2004 empfohlen, umgesetzt werden. Neben dem Vorteil einer Verkehrsberuhigung ist mit beiden Maßnahmen erreichbar, Straße nicht allein als Verkehrsfläche, sondern auch als Lebensraum für andere Nutzungen verfügbar zu machen.

► Fahrzeugbewegungen im MIV durch Verkehrsvermeidung auf ein sozial- und umweltverträgliches Maß reduzieren. Voraussetzung für den Erfolg sind Kenntnisse der Ursachen und der Organisation des Verkehrs. Sie wird bei gegebener ausgewogener Siedlungsstruktur durch den sozialen Standard und individuelle Verhaltensmuster tangiert. Verkehrsvermeidung kann durch Verkehrsverlagerung (ÖPNV/Fahrrad/zu Fuß gehen) oder durch vermeidbare Fahrten mit dem PKW erreicht werden.

► Verkehrsverlagerung durch Verhaltensänderung im Lebensstil der Bürger im Umgang mit dem Auto und den Umstieg auf den Bus und das Fahrrad herbeiführen. Sie gehören zu den wirksamsten und keiner Begrenzung unterliegende Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrsmenge. Nach verbreiteter Auffassung von Verkehrsexperten steigen die Chancen für einen Umstieg aufs Fahrrad bei Entfernungen unter 5 km. Kleinmachnow hat den Vorteil vor vergleichbaren Flächengemeinden mit seiner Siedlungsstruktur als „Stadt der kurzen Wege“, die diesen Wert deutlich unterschreitet, ideale Voraussetzungen für einen solchen Wechsel aufweisen zu können. Es gibt innerörtlich keine Entfernung, die mit dem Fahrrad oder auch fußläufig nicht zurückgelegt werden könnte. Auch zum kleinen Einkauf, zur Schule und in den Kindergarten. Alles liegt unweit der beiden Zentren ODF-Platz und Rathausmarkt oder deren Nahbereiche!

► Verhaltensänderungen, sowohl bezogen auf die im Beitrag dargestellten rücksichtslosen Verhaltensweisen von Autofahrern im Verkehrsgeschehen als auch Änderungen des Mobilitätsverhaltens im Sinne eines Wechsels zur nachhaltigen Mobilität herbeizuführen, ist ein überaus schwieriges Unterfangen. Die Ansprechbarkeit hängt aus der sozialwissenschaftlichen Perspektive gesehen von Einstellungen, Werten, Selbstdefinition, Selbstdarstellung, Statusanspruch, Konsumverhalten u. a. ab (Umwelt 9/2002) und ist deshalb auf empirischer Basis eher pragmatisch erreichbar. Moralische Appelle und allgemeine Aufklärungskampagnen führen allein nicht zu den gewünschten Ergebnissen. Erfolgversprechender sind Interventionen an Zielgruppen, z.B. Appelle an Elterngruppen, den Bringe- und Holverkehr an Schulen einzuschränken, wenn zugleich die Verkehrssicherheit verbessert werden kann.

► Zu den wichtigsten Einflussgrößen gehört das Angebot eines attraktiven öffentlichen Verkehrsmittels. Wichtig ist aber auch die Darstellung von Win-Win-Situationen. Fahrradfahren und Zufußgehen sind z. B. billiger und gesünder, entlasten den Etat, man bleibt an der frischen Luft, trifft unterwegs auf Freunde und Bekannte, braucht keinen Parkplatz, muss sich am Wochenmarkt und vor Schulen und Kindertagesstätten nicht durch die Autoansammlungen hindurchquälen, und es dauert bei kurzem

Wege auch nicht länger. Bereits jetzt kann der „bekehrte“ Autofahrer in unserer Gemeinde auf seinem Fahrrad erleben, wie sich auf vielen der durch breite Grünstreifen von der Fahrbahn getrennten Fahrradwege entlang grüner Vorgärten oder auch längerer Waldstücke entspanntes Erleben einstellt. Ein Erleben, das man sonst für Freizeit oder Urlaub anstrebt. Der Verfasser kann diese, eigentlich längst bekannten Vorteile, aus eigener Erfahrung nur bestätigen.

Natürlich kann eine Änderung des Verkehrsverhaltens weder durch den Bürgermeister noch die Gemeindevertretung angewiesen werden. Nachhaltige Mobilität lässt sich nicht verordnen. Beide können und müssen neben eigenen Aktionen aber unterstützend z.B. die Kampagnen der Akteure der Lokalen Agenda aufgreifen und sich an die Spitze setzen und nicht länger nur Zaungäste dieser Bewegung bleiben. Es gab bisher in Kleinmachnow keinen verkehrspolitischen Ansatz, der als konzertierte Aktion von Gemeindeamt oder Gemeindevertretung ausgehend, die Bürger zu einem solchen Paradigmenwechsel aufgerufen hätte.

► Der ÖPNV ist eines der wichtigsten MIV entlastenden Systeme. Die Attraktivität des ÖPNV muss durch erneutes Aufgreifen des von der Agenda. AG Verkehr im Februar 2007 zum zweiten Mal vorgelegten City-Bus-Konzeptes und/oder Wandel zu einem Regionalbus vorangebracht werden. Routennetz, Preisgestaltung und Taktzeiten müssen seine Akzeptanz attraktiv gestalten. Wir sollten uns daran erinnern, dass in den drei Gemeinden Teltow, Stahnsdorf und Kleinmachnow vor 1990 BUS und Fahrrad das tragende Gerüst des Verkehrsgeschehens waren. Das Konzept sollte mit den Nachbargemeinden, wenn möglich vernetzt vorangetrieben und umgesetzt werden, besonders durch Vernetzung mit der Berliner U- und S-Bahn. Regionalbus- oder Citybus-Lösungen können sich vergleichbar mit einem gemeindlichen Schwimmbad nicht selbst tragen. Die Gemeinde muss sich dazu bekennen, den erforderlichen Zuschuss, so er sich nicht aus anderen Quellen finanzieren lässt, aus Gemeindemitteln dazuzugeben.

► Fußgänger, Fahrradfahrer und Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel müssen Vorfahrt erhalten! Die Vorschläge der Lokalen Agenda liegen als Instrumente auf dem Tisch. Es gab und gibt bereits einen durchgeführten „autofreien Tag“, Untersuchungen für den Citybus, für eine Fahrradstraße, einen „Masterplan Fahrrad“ und erneut aus den letzten Tagen den Impuls für eine Machbarkeitsstudie „Citybus in der Region“. Das UBA hat kürzlich den Bericht über ein Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ vorgelegt /19/. Alle diese Beispiele sollte die angemessene Wertschätzung erfahren und durch die kommunalen Entscheidungsträger aufgenommen werden.

► Die Erarbeitung eines Radwegenetzes, die durchgehende Gestaltung der Radwege, der weitere Ausbau und die bessere Vernetzung und der Bau gefahrloser Übergänge zwischen den Fahrradwegen zu sicheren Radwegen sind aus den obigen Aussagen als dringlich einzustufen. Im Vordergrund sollte die Verbesserung der Qualität der Fahrradwege stehen. Bei der Erweiterung des Fahrradnetzes sollte der Bürgermeister Prüfaufträge für Untersuchungen erhalten, ob sich für eine der attraktivsten Wegstrecken Kleinmachnows, die „Allee am Forsthaus“ entlang des Machnow-er Sees, ein Fahrradweg einrichten ließe. Das gleiche gilt für die Option eines Fahrradwegs unter der Autobahn hindurch nach Dreilinden und die Erweiterung des Fahrradweges entlang des Stolper Wegs. Die Verhandlungen mit der Berliner Seite um einen Fahrradweg entlang der alten Führung des Stolper Weges durch die Parforceheide sollten wieder aufgenommen werden (Liegt als Beschluss der Gemeindevertretung vor). Eine Begründung liefert impliziert der Tagesspiegel in seiner Ausgabe vom

12.8.2007, in der berichtet wird, dass „das Fahrrad in Berlin sich zum alltäglichen Verkehrsmittel entwickeln soll“.

Eine für Fahrradfahrer besonders gefahrenträchtige Strecke ist das Meiereifeld. Der hier schutzlos auf die Straße gedrängte Radfahrer ist rücksichtslosen Autofahrern regelrecht ausgeliefert. Sie überholen den Radfahrer trotz Gegenverkehr in dritter Spur und drängen sich zwischen Radfahrer und parkenden PKW vorbei. Der Bürgermeister sollte einen Prüfauftrag erhalten, ob sich einer der Bürgersteige für einen Fahrradweg einrichten ließe, oder sich die Lösung einer Fahrradspur auf der Straße anbietet. Dieser Weg käme wegen der dann engeren Fahrbahn einer seit Jahren von den Anwohnern vorgebrachten Forderung nach Verkehrsberuhigung entgegen!

► Kleinmachnow muss wieder eine Schienenverbindung bekommen.

Sie ist nicht nur für die Entlastung vom MIV des Ortes, sondern vor allem auch für den Anschluss des Europark mit seiner wachsenden Zahl von Mitarbeitern wichtig. Die Wiederherstellung der Schienenverbindung wird seit langem diskutiert. Die Vernetzung mit dem Regionalbus muss hergestellt werden.

► Verkehrssicherheit erhalten und verbessern Diese Handlungsempfehlung umfasst ein ganzes Bündel von Maßnahmen, wie die Gemeinde verkehrssicher und lebenswert zu gestalten ist. Fußgänger und Radfahrer, vor allem Kinder und ältere Menschen, müssen sich auf den Wegen und Straßenquerungen sicher bewegen können. Der motorisierte Verkehr muss durch Gestaltung des Straßenraumes, verkehrsberuhigende Maßnahmen und Überwachung der Geschwindigkeiten sicher gewährleistet sein. In einer Studie des UBA /20/ heißt es, Überschreitungen der Geschwindigkeiten rangieren an erster Stelle der Unfallursachenskala. Die Unfallrate steigt im Quadrat der Geschwindigkeit, die Verletzten in der 3. Potenz, die Todesfälle in der 4. Potenz. Die Studie belegt, dass durch eine Vorher- Nachher- Untersuchung, mit zwischenzeitlicher Veränderung der Fahrbahn durch Schikanen (Mittelinseln, Kissen, Fahrbahneinengungen, Fahrbahnmarkierungen u.ä.) und Geschwindigkeitsreduzierung um 5 bis 15 km/h das Verletzungsrisiko um 65 bis 85 % zurückging. Vor allem die Sicherheit der Kinder stand hierbei im Mittelpunkt.

Eine aufschlussreiche Broschüre der Bayerischen Staatsregierung von 2006, Zitat: „Gib Deiner Reaktionszeit eine Chance“ (www.innenministerium.bayern.de), trifft diese Aussagen im Kern: Rasen tötet- Fuß vom Gas! „Besonders bei Verkehrsunfällen mit getöteten und schwerstverletzten Menschen spielt die Geschwindigkeit eine tragische Rolle. Die Geschwindigkeit ist bei jedem 4. Verkehrstoten und bei jedem 5 Schwerstverletzten **Hauptunfallursache**.

In Bayern sterben so allein wegen Raserei jährlich rund 300 Menschen.

Im Rahmen der Aktion „**Verkehrssicherheit Bayern 2006**“ intensiviert die Bayerische Polizei aus diesem Grund ihre Geschwindigkeitskontrollen. **Geschwindigkeitskontrollen sind keine Schikane**, sondern helfen (Ihr) Leben zu retten. Sie sitzen am Steuer und tragen die Verantwortung!“, Zitat Ende.

► Umbau der LSA am Knotenpunkt Stahnsdorfer Damm / Stolper Weg / Hohe Kiefer in einen ersten Kleinmachnower Kreisverkehr. Kreisverkehre verstetigen und beruhigen den Fahrzeugstrom, ohne diesen zu behindern. Unsere beiden Nachbargemeinden Teltow und Stahnsdorf sind längst mit guten Beispielen vorausgegangen und setzen diese Entwicklung verstärkt fort. Deshalb sind Planung und Realisierung für einen Umbau der LSA in einen Kreisverkehr nach dem Beispiel der Stahnsdorfer Seite hinter der Teltowkanalbrücke so bald wie möglich umzusetzen.

- ▶ Einrichtung von Verkehrskontrollen zur Unterstützung der Akzeptanz von Geschwindigkeitsgeboten. Geschwindigkeitsreduktion ist das wichtigste und kostengünstigste Mittel, um Lebensqualität und Verkehrssicherheit in den Siedlungen zu verbessern und zu erhalten. Nach Erkenntnissen des UBA sind mit ordnungsrechtlichen und Akzeptanz erhöhenden Maßnahmen Befolgungsgrade bis zu 80 % erreichbar.
- ▶ Erarbeitung einer Konzeption zur Schulwegsicherung als Abrundung zu den bereits umgesetzten Maßnahmen.
- ▶ Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung an den Gefährdungsschwerpunkten und zur Reduzierung der Geschwindigkeiten.
- ▶ Suche nach Möglichkeiten zur Einschränkung des Schwerlastverkehrs für auszuwählende Straßen zumindest in den Nachtzeiten.
- ▶ Bewahrung von Natur und Landschaft durch Verzicht auf weitere Straßenbaumaßnahmen in sensiblen Gebieten.

VII.3 Anträge aller Fraktionen

Im Vergleich zur bisherigen Praxis der Gemeindevertretung, Entscheidungen im Bereich der Verkehrspolitik auf dem Weg von Einzelvorlagen und Einzelmaßnahmen zu beschließen, soll im Fall des hier vorgeschlagenen Konzeptes einer gemeindlich übergreifenden nachhaltigen umweltgerechten Mobilität ein Gesamtpaket von Anträgen eingebracht werden (**Anlage 1**). Ausführliche Begründungen über die den einzelnen Anträgen Beigefügten hinaus, erschließen sich aus den Texten der vorangestellten Beiträge. Die Zusammenfassung verschiedener Anträge kommt zugleich auch einer Empfehlung des UVO entgegen.

Das Konzept, in das auch bereits in der Dauberstudie angeregte Allgemeinziele und Handlungskonzepte aufgenommen wurden, **ist eine Empfehlung** an die Gemeindevertretung. Sowohl für die Vorbereitung, als auch die Umsetzung, und für die begleitenden Aktionen und Öffentlichkeitskampagnen sollen dem Ermessen der Gemeindevertretung gemäß die erforderlichen Mittel bereitgestellt werden, wie das in Anlehnung an das vom Bundesverkehrsministerium beförderte Projekt „Mit dem Rad zur Arbeit“ gehandhabt wurde. Wie bereits im Text dargestellt, wird die Einbindung einer expertengestützten Laienplanung gemeinsam mit der Gemeinde zu empfehlen sein, wie die Erfahrungen in /8/, /10/ und andere zeigen. Angesichts des knappen Haushaltes ließen sich gegenüber externen Büros beträchtliche Mittel einsparen. Sowohl die Fachkompetenz als auch die Bereitschaft zur Mitwirkung der Agenda – Verkehrs - AG hat sich bereits an mehreren Beispielen gezeigt. Doch nicht nur das. Der Gemeinde böte sich bei dieser Gelegenheit das fach- und sachkundige Potential der Lokalen Agenda und anderer NGOs zu einem Experiment an, wie sich der Auftrag der Rio-Konferenz beispielhaft und mit Erfolg umsetzen lässt.

Zur Vertiefung einiger der im Beitrag angebotenen Empfehlungen zur Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität enthält die Anlage ergänzende Ausführungen aus früheren Texten des Verfassers.

VIII. Standpunkte, Erfahrungen und Angebote Anderer

(Die nachfolgenden Texte sind Auszüge aus verschiedenen Dokumentationen zur Ergänzung und Erweiterung der im Beitrag behandelten Thematik).

Da die kommunale Verkehrsplanung sich bisher kaum an Nachhaltigkeitszielen und -indikatoren orientiert, wird ein erfolgreicher Wechsel auf den Weg einer nachhaltigen Mobilität davon abhängen, wie die Gemeinde die Aufgabenstellung formuliert, und wie sie die Bürgerschaft dabei einbezieht. Bei der Umsetzung können, wie oben erwähnt, aufgeschlossener Fachplaner hinzugezogen werden. Nicht immer wird das erforderlich sein. Die Gemeinde kann sich an einer geradezu überreichen Fülle von Lösungen orientieren, die Andere vor uns erarbeitet oder bereits erfolgreich umgesetzt haben. Um das Vorhaben nicht von vornherein an den Kosten scheitern zu lassen, bietet es sich an, sowohl für die Vorbereitung, als auch die Umsetzung, auch für die begleitenden Aktionen und Öffentlichkeitskampagnen, expertengestützte Laienplanungen zu organisieren. Dieses Verfahren wäre eine neue Erfahrung und könnte zu einer wünschenswerten engeren Verbindung zwischen Politik, NGOs, Verbänden und Bürgern führen. Mit den Akteuren der Lokalen Agenda und weiteren Bürgergruppen gemeinsam sollte es gelingen können, der Kommune angesichts des knappen Haushaltes gegenüber externen Büros beträchtliche Mittel einsparen!

Zu den Grundsatzpapieren für die Orientierung gehört das bereits im Text benannte Sondergutachten /1/. Der Standpunkt der Bundesregierung zur Nachhaltigen Entwicklung ist in Ihrer „Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie“ /12/, niedergelegt.

Für kommunale Eigeninitiativen und die Formulierung von Aufgabenstellungen hat das UBA ein **Forschungsprojekt „Kommunale Agenda 21 - Dauerhaft umweltverträgliche Mobilität in Stadt und Region“** /15/ mit einem umfassenden Katalog von Qualitätszielen und Indikatoren als Handreichung vorgelegt. Der Katalog macht Aussagen zu Verkehrssystem, Siedlungsstruktur, Umfeld und Gesundheit, Ressourcenschutz, Öffentlichkeitsbeteiligung und Planung. Grundlage des Qualitätszielkonzepts ist die Definition schutzgüter- und immissionsbezogener Ziele. Ziele und Indikatoren wurden so weit wie möglich quantitativ formuliert. Der Katalog wurde in einigen Städten erprobt. Mit der Anwendung gewinnen die Kommunen ein systematisches, inhaltlich fundiertes Controllinginstrument für die Verkehrsentwicklungsplanung, das deren komplexe Maßnahmen- und Wirkungszusammenhänge berücksichtigt. Das stadt- und verkehrsplanerische Oberziel Nachhaltige Mobilität wird umfassend beschreibbar, der Weg zur Zielerreichung überprüfbar und die gesamte Verkehrsentwicklungsplanung transparenter. Die Beteiligung von interessierten Bürger/innen an der Verkehrsentwicklungsplanung im Rahmen der Lokalen Agenda 21 erhöht längerfristig Verständnis und Akzeptanz bei der Maßnahmenplanung und -umsetzung. Formulierten Qualitätsziele und verkehrsplanerische Leitlinien bieten dabei eine hilfreiche Grundlage.

Zwei andere Grundsatzpapiere des Umweltbundesamtes UBA zur Nachhaltigen Mobilität sind die deutsche Fallstudie zum OECD-Projekt **„Dauerhaft umweltgerechter Verkehr“** /2/ und **„Mobilitätsmanagement zur Bewältigung kommunaler Mobilitätsprobleme“** (2001) /16/.

Zu den jüngeren Veröffentlichungen des UBA mit engem Bezug zur vorliegenden Arbeit gehört die Publikation: **„Qualitätsziele und Indikatoren für eine nachhaltige Mobilität“ (Anwenderleitfaden) (2005)**, /10/. Diese Studie ist ein besonders interessantes Beispiel, geradezu ein Rezept dafür, wie sich ohne Umschweife ein Start in die Nachhaltige Mobilität beginnen lässt. Im Anhang sind zwei Checklisten dargestellt.

Der **„Nationale Radverkehrsplan“ (2002)**, /17/ gehört zu den wichtigsten Informationsquellen zur Förderung des Radverkehrs. 2002 von der Bundesrepublik verabschiedet, enthält er zahlreiche Handlungsfelder, die bis zum Jahr 2012 den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen verdoppeln und die Bedeutung des Rad-

verkehrs einer nachhaltigen, integrierten und umweltfreundlichen Nahmobilität stärken sollen. Hierbei spielen auch Fragen der Verkehrssicherheit für Radfahrer eine wesentliche Rolle.

Bundesumweltministerium und UBA haben auch ein weiteres Projekt des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) unter Mitarbeit des BUND finanziell unterstützt, mit dem in elf verschiedenen Städten Deutschlands, darunter auch Städte mit Einwohnern in der Größenordnung Kleinmachnow, Runde Tische und Modellprojekte zur Förderung des Radverkehrs betreut wurden (UMWELT 6/2006) und (Abschlussbericht „Umweltentlastung durch mehr Radverkehr,“ Empfehlungen zur Bildung „Runder Tische Radverkehr“, April 2006, (www.adfc.de)). Die Förderung der Modellprojektstudien ist jetzt abgelaufen. In der Folge ist von den Teilnehmern ein neues Städtetzwerk „**Runde Tische Radverkehr**“ ins Leben gerufen worden. „**Bundesweiter Fahrradwettbewerb - best for bike**“.

Zur Teilnahme an einem bundesweiten Wettbewerb „Nachhaltige Mobilität an Schulen“ liegt den Kommunen eine Initiative „**Umwelt und Innovation**“ der „Foundation for Environmental Education (FEE)“ und der „Deutschen Gesellschaft für Umwelterziehung e.V. (DGU)“ vor. Hier können kreative Projektideen von Schulen zur nachhaltigen Mobilitätserziehung gefördert und umgesetzt werden. Das Umweltbundesamt sieht in der Initiative die Chance, das alltägliche Mobilitätsverhalten der Schülerinnen und Schüler und die damit verbundenen Umweltauswirkungen besser zu verstehen und nach umweltverträglichen Lösungen bei der Verkehrsmittelwahl zu suchen. Ergänzend zu dieser Dokumentation hat das UBA einen Beratungsleitfaden „Nachhaltige Mobilität an Schulen“ herausgegeben/18/, der sich mit diesem Anliegen an allgemeinbildende Schulen richtet.

Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes fördert das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) den jährlichen Wettbewerb "best for bike" finanziell. Mit "best for bike" wird in einer bundesweiten Abstimmung die "fahrradfreundlichste Entscheidung" des Jahres gesucht. Seit 2003 wird auch die "fahrradfreundlichste Persönlichkeit" ausgezeichnet. Das Umweltbundesamt sieht in dem Wettbewerb eine gelungene Initiative, den Radverkehr zu fördern.

Die Erfahrungen mit der Einrichtung von Kreisverkehren zur Beruhigung und Verflüssigung des Verkehrs bedarf es keiner weiteren Literaturrecherchen. Sie sind mit den Händen in unmittelbarer Nähe greifbar.

Das Bestreben, Kleinmachnow auf Grund seiner hervorragenden Ausgangslage als „Stadt der kurzen Wege“ zu einer Fußgänger- und Fahrradgemeinde zu entwickeln, hat so zahlreiche Vorbilder, dass bereits die Übersicht schwierig wird. Abschließend sei auf das Modellvorhaben des UBA vom Januar 2006 „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“/19/, verwiesen. Die darin angegebenen Beispiele und Verfahrensweisen sind geeignet, unmittelbar mit Vorbereitungen für eine Nachnutzung „Fußgänger- und fahrradfreundliche Gemeinde“ in Kleinmachnow“ zu beginnen.

IX. Nachwort

Dieser Beitrag ist ein Ergebnis Jahre andauernder Beobachtungen, Überlegungen und Bemühungen um eine nachhaltige Entwicklung unserer Gemeinde. Er soll am Beispiel der Verkehrsentwicklung, die uns im wahrsten Sinne zu „überrollen“ droht, dazu anregen, eine breitere Basis für ein Umdenken zu schaffen.

Die Belastungen der Menschen und der Umwelt durch die negativen Folgewirkungen des Straßenverkehrs, vor allem durch den MIV, lassen sich mit den bestehenden

rechtlichen Mitteln einer Kommune (nicht nur des Straßenverkehrsrechts) nur sehr schwer verringern. Hilfe von außen ist nicht zu erwarten.

Nicht einfach, sicher auch konfliktreich, doch auf der kommunalen Ebene mit Aussicht auf Erfolg beschreitbar, ist der Weg, Verkehrsentlastungen in eigener Verantwortung mit den Zielen und Mitteln einer Nachhaltigen Mobilität herbeizuführen. Viele Beispiele ökologischer Pionierarbeit anderswo zeigen es längst.

Der Erfolg lässt sich nicht mit Einzelmaßnahmen erreichen. Es bedarf dazu einer Vision und eines für Kleinmachnow maßgeschneidertes Maßnahmenbündels, bestehend aus der Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs, der Veränderung unseres Mobilitätsverhaltens, Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, Vorfahrt für Fußgänger und Radfahrer, Parken auf eigenem Grundstück. Das Bündel umschließt alle Maßnahmen, die es den Bürgern nahe bringen, zumutbare Wege auch ohne Auto zurückzulegen.

Eine besondere Rolle bei der umweltgerechten Gestaltung des Verkehrs auf der kommunalen Ebene kommt dem Fußgänger- und Radverkehr zu. Kleinmachnow hat dafür als „Stadt der kurzen Wege“ und ein schon gut ausgebautes Fahrradnetz ideale Voraussetzungen. Niemand könnte uns aufhalten, zumutbare Wege auch zu Fuß erledigen, Bürgersteige für Fußgänger freizugeben, auf das Fahrrad und den Bus umzusteigen, Schulkinder von früh an dafür zu begeistern. Alle Erfahrungen zeigen jedoch: Der dafür notwendige Stimmungswandel kommt nicht von allein. Er muss von attraktiven Angeboten begleitet werden.

Holländer und Dänen machen das mit beneidenswertem Erfolg seit langem vor. Auch in Deutschland haben zahlreiche Kommunen beachtenswerte Beispiele erreicht. Nicht nur große Städte. Weitere bemühen sich darum. Kleinmachnows Tradition, Rad zu fahren, muss zurück gewonnen werden. Notwendig dafür ist die Willenserklärung aller Verantwortungsträger der Gemeinde, diesen Weg gehen zu wollen, voraus zu gehen, und die Bürger zum Mitmachen zu motivieren.

Dieser Beitrag ist kein Feldzug gegen das Auto. Es gibt viele Gründe, das Auto zu benutzen. Er ist ein Plädoyer, fehlgeleitete Denkgewohnheiten und Handlungsweisen, einseitig angeeignete Vorrechte im Umgang mit dem Auto zu korrigieren, Menschen und Umwelt von den Folgewirkungen des Verkehrs zu entlasten und gleiche Mobilitätschancen für alle zu respektieren.

Die Praxis kennt viele Möglichkeiten, den Verkehr in einer Kommune erträglicher und sicherer zu gestalten. Es gibt Kommunen, in denen Siedlungen zu autofreien Zonen erklärt sind. Andere stellen keinen gebührenfreien Parkplatz mehr zur Verfügung. Ein neuer Trend: Alle Verkehrsschilder werden ausnahmslos entfernt. Wieder Andere führen stolz den Namen Fahrradstadt in ihrem Namensschild. Sie stehen mit anderen im Wettbewerb um den größten Anteil an Fahrradbenutzern.

Da sollten wir uns einreihen.

Bemerkung: Die vorliegende Studie liegt der Gemeindevertretung Kleinmachnow zur Entscheidung vor und ist deshalb in der Gemeinde noch nicht erprobt. Ob und in welchem Umfang die vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden, obliegt ihrer Entscheidung.

Ausgewählte Literatur und Quellenverzeichnisse

- /1/ Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr des SRU, 2005, Deutscher Bundestag.
- /2/ UBA-Studie „Dauerhaft umweltgerechter Verkehr“, 2001.
- /3/ UBA: „Mehr Mobilität mit weniger Verkehr, Plädoyer für eine zukunftsfähige Mobilität“.
- /4/ Auf dem besten Weg, Integriertes Verkehrssicherheitsprogramm für das Land Brandenburg, Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, 2004.
- /5/ UBA: Wie viel zahlt unsere Kommune für den Autoverkehr? 2001.
- /6/ Verkehrsentwicklungsplanung für Kleinmachnow, Hoffmann/Leichter, 2002.
- /7/ Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung für die Gemeinde Kleinmachnow, Emsch + Berger, 1998.
- /8/ UBA, Fachtagung „Stadt der Zukunft: Kommunal mobil“, Dessau, 9. und 10. Oktober 2006, dokumentiert in Difu-Impulse, „Mobilität, Gesundheit, Umweltschutz: Kommunaler Verkehr unter Handlungsdruck“. Deutsches Institut für Urbanistik, Bd.1, Januar 2007.
- /9/ Integrierte, städtebaulich orientierte Verkehrsentwicklungsplanung der Gemeinden Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf, Ruhlsdorf, Güterfelde, Dauber Ingenieurgesellschaft, 1994.
- /10/ UBA, „Qualitätsziele und Indikatoren für eine nachhaltige Mobilität“, Anwenderleitfaden, 2005.
- /11/ Lokale Agenda Kleinmachnow, „Leitbild der nachhaltigen umweltgerechten Entwicklung für die Gemeinde Kleinmachnow“, Nov. 2000.
- /12/ Die Bundesregierung: „Perspektiven für Deutschland“, Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung, 2002.
- /13/ Konzept Nachhaltigkeit, Enquete-Kommission „Schutz des Menschen und der Umwelt“ Deutscher Bundestag, 1998.
- /14/ Mobilität 21- Das Portal für innovative Verkehrslösungen.
- /15/ UBA, „Kommunale Agenda 21 - Dauerhaft umweltverträgliche Mobilität in Stadt und Region“, 2005.
- /16/ UBA, „Mobilitätsmanagement zur Bewältigung kommunaler Mobilitätsprobleme“, 2001.
- /17/ Die Bundesregierung, „Der Nationale Radverkehrsplan“, 2002.
- /18/ UBA, „Nachhaltige Mobilität in der Schule“, Beratungsleitfaden für allgemeinbildende Schulen, 2006.
- /19/ UBA, „Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt.“, Januar 2006.
- /20/ UBA, „Verbesserung der Umweltqualität in Kommunen durch geschwindigkeitsbeeinflussende Maßnahmen auf Hauptstraßen“, 2007.
- /21/ Nahmobilität im Lebensraum Stadt. Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. Mai, 2007.
- /22/ UBA, „Determinanten der Verkehrsentstehung“, Dezember 2005.

/23/ Schöller, Canzler, Knie, „Handbuch Verkehrspolitik“, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden, 2007.

/24/ Signale für den Radverkehr, Ein Leitfaden zur Radverkehrssignalisierung, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2007.

/25/, Nationaler Radverkehrsplan 2002 – 2012 FAHR RAD! Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Walter Haase

Mitglied der Gemeindevertretung Kleinmachnow

Dringlichkeitsantrag an die Gemeindevertretung Kleinmachnow, 14.3.2007
DS-Nr.: 057/07 Vergabeentscheidung zu verkehrsplanerischen Leistungen für das Projekt „Mit dem Fahrrad zur Arbeit – Mobilitätsgewinn durch Förderung des Radverkehrs um suburbanen Raum am Beispiel Kleinmachnow“

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrter Herr Bürgermeister, nach Kenntnisnahme des oben genannten Antrages am gestrigen Dienstag fordere ich Sie dringlich dazu auf, diesen Antrag von der Tagesordnung des Hauptausschuss am 23.3.2007 zu nehmen und ihn in die Gemeindevertretung zu verweisen.

Begründung:

Es kann keinen Zweifel daran geben, dass die Gemeinde Kleinmachnow Initiativen braucht, um den immer weiter zunehmenden Verkehr einzudämmen.

Der Umstieg vom Auto auf das Fahrrad ist ein Mittel unter anderen, um dieses Ziel zu erreichen.

Dazu bedarf es jedoch keines aufwendigen Gutachtens, das die öffentliche Hand mit Mitteln in Höhe von nahezu 40000 € belastet, von denen den Gemeindehaushalt. Etwa 8000 € beizusteuern hätte. Dafür sprechen folgende Gründe:

1. Die Gemeinde Kleinmachnow ist keine Großstadt, deren Struktur mit einem aufwendigen Verfahren zum Radverkehr untersucht werden müsste. Hier besteht kein Aufklärungsbedarf mehr. Kleinmachnow verfügt wie kaum eine andere Gemeinde über hervorragende Voraussetzungen für den Fahrradverkehr. Kleinmachnow hat bereits heute ein gut ausgebautes Fahrradwegenetz, das gemäß Beschluss der GV noch erweitert und besser vernetzt wird. In Ergänzung dazu müssen die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Plätzen und sonstigen Fahrtzielen öffentlicher Einrichtungen erweitert werden. Ein Blick auf die Schulen lässt diese Notwendigkeit erkennen.
2. Die Gemeinde Kleinmachnow ist von seiner Lage her eine Stadt der kurzen Wege, die sich vor dem Hintergrund dieser Eigenschaft hervorragend als fahrradfreundliche Gemeinde entwickeln ließe.
3. Was zu tun wäre, ist eine von allen politischen Verantwortungsträgern, voran der Bürgermeister, und den NGOs zu tragende groß angelegte Aufklärungskampagne, auf allen gesellschaftlichen Ebenen, um den Bürgern die Notwendigkeit eines Umstiegs auf das Fahrrad zu erklären und für den Wechsel ihrer Gewohnheiten im Umgang mit dem Auto auf den kurzen Wegen innerhalb unserer Gemeinde zu gewinnen. Geeignet wäre dazu die Einberufung eines „Runden Tisch Radverkehr“. Für diese und weitere Möglichkeiten, den Fahrradverkehr zur Dämpfung des innerörtlichen Verkehrs voranzubringen, liegen zahlreiche ausgearbeitete Konzepte und Modellvorhaben vor, (beim Verfasser nachzufragen), die zur An-

wendung in Kleinmachnow bereitstehen. Schwer vorstellbar ist, dass die Gemeinde dazu allein nicht in der Lage wäre.

4. Dieser Kampagne vorausgehen soll eine Bevölkerungsumfrage zu den Ansichten und Vorstellungen der Bürger und eine Erhebung über dem derzeitigen Zustand des Fahrradverkehrs und einer Darstellung der Ziele.
 5. Für die hier dargestellte Situation und Empfehlungen bedarf es keiner Gutachten.
 6. Die in der Begründung des Antrags vorgebrachten Argumente des Antragstellers lassen keine Rückschlüsse auf die Aufgabenstellung und die zu erreichenden Ziele zu. Sie lassen auch nicht erkennen, welche Erkenntnisse über die bereits vorliegenden Modellvorhaben zu erwarten wären. Der Antrag ist deshalb in die Fachausschüsse zu verweisen.
- Dr. Walter Haase

Kleinmachnow, 15.3.2007

Hallo, liebe Freunde, ich habe mein Anliegen noch einmal präzisiert, um Missverständnisse auszuräumen.

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kollegen, ich erlaube mir, Ihnen meine Bedenken zu einer Vorlage der Verwaltung vorzutragen, von der ich überzeugt bin, sie kann uns im gewünschten Sinne einer Ausweitung des Fahrradverkehrs nicht weiterbringen. Sie wird stattdessen lediglich das Anliegen verzögern und Kosten erfordern, die besser für die unmittelbare Umsetzung der Aufgabe verwendet werden sollten.

Wir brauchen keine Gutachten, unser Ziel muss sein, sofort mit der Umsetzung zu beginnen.

Ich bitte Sie deshalb sehr herzlich, sich dafür einzusetzen, dass dieses Vorhaben der Vergabe eines Gutachtens von der Tagesordnung genommen und an die Ausschüsse verwiesen wird.

Das Thema Fußgänger- und Fahrradverkehr ist für unsere Gemeinde im Hinblick auf das Ziel, den MIV einzudämmen, so wichtig, dass es ohne eine Behandlung in den Fachausschüssen über ein Ad-hoc -Verfahren nicht gelöst werden kann. Die Verwaltung will dieses sensible Thema hier ohne Kenntnis der Sachlage in den Hauptausschuss einbringen und Geld ausgeben, um damit ihre jahrelange Untätigkeit zu überspielen. Es wäre bedauerlich, wenn das Gutachten, obwohl es bereits hinreichend viele Lösungsbeispiele gibt, die einfach von der Gemeinde selbst aufgegriffen und umgesetzt werden könnten, wie so oft, im der Schublade verschwinden könnte.

Die Lösung, wie man vorgehen kann, um den Radverkehr in Kleinmachnow voranzubringen, liegt bereits anwendungsbereit vor!! Die oben veranschlagten Mittel sind damit durch die öffentliche Hand bereits ausgegeben worden!

Es handelt sich um die Studie Modellvorhaben des UBA „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“. Sie wendet sich explizit „insbesondere an kleine und mittlere Kommunen, um sie zu einer Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs zu ermuntern“. Zu den Hauptaussagen der Studie gehört (ich zitiere: „Die Gründe dafür, dass eine grundlegende Ökologisierung (das heißt nachhaltige Herangehensweise) städtischer Verkehrspolitik in den meisten Kommunen nicht stattgefunden hat, liegen weniger im Fehlen adäquater Verkehrskonzepte, sondern vor allem im Bereich des politischen Willens und Könnens“. Und genau das ist unser Problem.

Weiterhin ist verfügbar der Abschlussbericht des UBA „Umweltentlastung durch mehr Radverkehr-Begleitung Nationaler Radverkehrsplan, Empfehlungen zur Bildung Runder Tische Radverkehr“ (Beides im Internet und bei mir zu sehen)

Ich möchte Ihnen gern noch einmal die drei wichtigsten Gesichtspunkte vorstellen, die für eine Fahrradkommune zu berücksichtigen sind:

1. Die Kommune soll von ihrer Lage her so strukturiert sein, dass jedes Ziel problemlos mit dem Fahrrad erreichbar ist. Das ist bei uns in idealer Weise der Fall. Die Gemeinde ist das Modell einer Stadt der kurzen Wege.
2. Die Kommune sollte ein gutes Angebot an Fahrradwegen bereitstellen. Auch das ist bei uns in nahezu idealer Weise der Fall, wir haben bereits ein gutes Angebot und sind dabei, Erweiterungen und Vernetzungen vorzunehmen.
3. Die Kommune muss sich über eine Bestandsaufnahme des Radverkehrs sachkundig machen und in breit angelegten Kampagnen auf die Bürger zugehen, um für den Wechsel vom Auto auf das Fahrrad zu werben. Hier stehen wir am Punkt Null, da die Verwaltung bis jetzt nicht einmal die zahlreichen Aktivitäten der Lokalen Agenda aufgegriffen hat.

Ich bin jederzeit bereit, sollte es ein Rederecht geben, Stellung zu nehmen. Bitte stellen einen Gegenantrag. Ich würde mich über eine Antwort freuen.

Gruß, Walter Haase



DIW Berlin



Ergebnistelegamm Mobilität in Deutschland 2002



Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen