

# INHALT

<b>Vorwort</b> .....	17
<b>TEIL 1</b>	
<b>STADTVERKEHRSPLANUNG GLEICH AUTOVERKEHRSPLANUNG. BILANZ UND AUSBLICK EINER HUNDERTJÄHRIGEN ENTWICKLUNG</b>	
<b>Kapitel 1 Die Lawine rollt: die Städte im Zeichen der Massenmotorisierung</b>	
Eckdaten des Motorisierungsbooms .....	20
Der vergebliche Wettlauf des Straßenbaus mit der Motorisierung .....	21
<b>Kapitel 2 Mit Vollgas in die Katastrophe: negative Auswirkungen der Autolawine in den Städten</b>	
Die Probleme werden zunehmend bewußt .....	23
Verkehrsunfälle: die alltägliche Lebensgefahr .....	23
Die Verdrängung des Verkehrssicherheitsproblems 24 Die Opfer sind meistens die Schwachen 24 Sind Straßen wirklich sicherer geworden? 25 Mehr Sicherheit für Autos, weniger für Fußgänger und Radfahrer 26 Der Blick auf die Verkehrsregeln reicht nicht 27 Vielfacher Unfalltod auch für Tiere 27	
Verkehrslärm: eine ärgerliche Geißel der Städte .....	28
Hauptverkehrsstraßen: wo der Lärm kaum mehr auszuhalten ist 28 Die heimliche Liebe zum Lärm: absurdes Theater der Hersteller 28	
Autoschadstoffe: Es stinkt zum Himmel .....	29
Die wichtigsten Schadstoffe 29 Das Auto ist nach wie vor ein Hauptabgasproduzent 30 Beträchtliche Gesundheitsschäden 30 Wachsende Schäden an Pflanzen, Böden und Gewässern 31 Wachsende Gebäudeschäden 32	
Energieverbrauch: ein Faß ohne Boden .....	33
Automüll (Wracks, Altreifen, Altöl): Am Ende bleibt nicht nur verlorener Glanz .....	34
Flächenverbrauch und Asphaltierung: Land unter durch Straßenbauboom Das Auto braucht den meisten Platz 35 Versiegelung durch Asphaltierung schädigt Stadtökologie 36	34
Stadtgestalt und Stadtentwicklung: Straßenbau als Stadtzerstörer .....	36
Die Gesetze des Tempostraßenbaus 37 Die endlose Zersiedlung 38 Stadtfucht, erzwungene Mobilität und Disurbanisierung 39 Zerschnitten, zerhackt, getrennt: die wachsende Trennwirkung von Straßen 40	
Busse, Bahnen, Fahrräder, Fußgänger, Aufenthalt und Kinderspiel: Opfer der Verdrängung .....	41
Busse und Bahnen: Talfahrt mit System 41 Fußgänger: immer an der Wand entlang 42 Radfahrer: mit System verdrängt 43 Aufenthalt und Kinderspiel: von der beleb- ten Stadtstraße zum toten Verkehrsband 44	

Güterverteilung und Wirtschaftsverkehr: Vormarsch des Schwerverkehrs in die Städte . . . . .	45
Niedergang der Bahn im Güterverkehr 45 Die Jumbotechnologie hält Einzug in die Städte 47 Massive Verkehrsverstöße 48 Das Diktat der LKW-Branche geht weiter 48	
Die Hauptschadensstifter: zu viele Autos und zu hohes Tempo . . . . .	49
Je schneller, desto schlimmer 49 Zu viele fahrende Autos: Das Maß ist voll 50 Das geparkte Blech quillt über 50	

**Kapitel 3 Haben wirklich alle die Autolawine gewollt? Eine Chronologie des Widerstandes**

Kritik am Autoverkehr nicht neu . . . . .	52
Erste Proteste bei den Geburtswehen des Automobilismus um 1900 . . . . .	52
Proteste gegen den frühen Straßenbau und erste Konzepte zur Verkehrsberuhigung . . . . .	54
Proteste gegen den Beginn autogerechter Planungen in den 30er Jahren . . . . .	55
Proteste in der Wiederaufbauphase der Nachkriegszeit . . . . .	56
Beginn der Fachkritik bei Wissenschaft und Experten . . . . .	58
Auch Politiker und Medien schrecken auf . . . . .	61
Eine neue Volksbewegung kontra Straßenbau und autogerechte Stadtplanung . . . . .	63

**Kapitel 4 Warum ist dann doch alles so gekommen? Eine Analyse autoorientierter Fixierungen und Weichenstellungen**

Eckpfeiler der Autoförderung . . . . .	66
Die neue Moderne im Städtebau der 30er und 50er Jahre: Entdichtung, Ordnung, Auflockerung als Motor der Zersiedlung . . . . .	66
Das Auto als Träger des Stadtverkehrs in den neuen Städtebau- und Verkehrskonzepten . . . . .	67
Die wachsende Geschwindigkeitsbegeisterung . . . . .	68
Mobil sein ist alles . . . . .	69
Der geheiligte Trend . . . . .	70
Das Schreckgespenst vom Stau . . . . .	71
Die »Windschutzscheibenperspektive« der »Verkehrsmacher« . . . . .	72
Der Einfluß der Lobby . . . . .	72
Die Rolle der Medien . . . . .	73
Das Auto als Arbeitsmarktfaktor . . . . .	74
Autofreundliche Gesetze, Normen und Verwaltungsstrukturen . . . . .	75
Prämien für Autokauf und Autogebrauch . . . . .	78
Durchsetzungsstrategien des Straßenbaus . . . . .	79

**Kapitel 5 Das Repertoire der Killerphrasen: Abwiegelung und Verdrängung der Probleme zur Verteidigung der Autogesellschaft**

Rituale der Abwiegelung . . . . .	81
Alles halb so schlimm: Das war früher auch nicht besser, und andere Probleme sind viel schlimmer . . . . .	81

Der Schaden ist viel kleiner, als man denkt . . . . .	82
Nur nicht dramatisieren, objektiv und nüchtern bleiben . . . . .	82
Da kann man nichts ändern, der Trend ist nun mal so . . . . .	84
Die Leute wollen es doch so . . . . .	85
Es ist doch anderswo nicht anders . . . . .	85
Wir tun, was wir können . . . . .	86
Es ist doch schon viel besser geworden . . . . .	86
Das ist zwar schlimm, aber man muß den Nutzen sehen . . . . .	87
Abwehrrhetorik und Leugnen jeglicher Alternative verhindern Innovation . . . . .	87

**Kapitel 6 Mit System einseitig! Folgeschwere Tricks und Fehler bei Mobilitätsanalysen als Ursache falscher Prioritäten**

Mobilitätsanalysen: verzerrte Optik . . . . .	89
Fußgänger und Radfahrer zählen nicht, nur der Automaßstab gilt . . . . .	89
Nur Fahrten oder Hauptwege zählen, kurze Wege nicht . . . . .	90
Kinder und Ausländer zählen nicht . . . . .	91
Nur Kilometerfresser zählen . . . . .	91
Befragungstechnische Verzerrungen . . . . .	92
Beispiele belegen den Umfang und das Groteske der Mogelei . . . . .	93

TEIL 2

ORIENTIERUNGSHILFEN FÜR EINE ANDERE VERKEHRSPLANUNG

**Kapitel 1 Das Vorurteil von der Vollmotorisierung. Grunddaten zur Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln**

Sind wir heute »vollmotorisiert«? . . . . .	96
Eingeschränkter Führerscheinbesitz . . . . .	96
Autoverfügbarkeit selbst für Erwachsene einseitig und begrenzt 97 Soziale und regionale Unterschiede in der Motorisierung 97 Fazit: Vorsicht vor der Rhetorik von der »Vollmotorisierung« 98	
Der öffentliche Nahverkehr: nur noch tauglich als Restgröße? . . . . .	99
Verfügbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs: immer noch beachtlich, aber regional unterschiedlich gut 100 Fazit: Vorsicht vor der Rhetorik vom öffentlichen Verkehr als »Restverkehr« 100	
Das Fahrrad: hohe Verfügbarkeit, auch regional . . . . .	101
Fazit: Das Fahrrad ist nicht zu unterschätzen 102	
Die Füße: das natürlichste und alltäglichste Verkehrsmittel . . . . .	103
Fazit: Der Fußgängerverkehr ist nicht zu unterschätzen 103	

**Kapitel 2 Die Verkehrsmittelwahl: das Produkt stadt- und verkehrsplanerischer Weichenstellungen**

Extreme Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl . . . . .	105
Viele Fußgänger: ein Signal für städtebauliche Qualität . . . . .	106

Erzwungene Fahrten: ein alltägliches Problem  
 autoabhängiger Siedlungsstrukturen . . . . . 107  
 Fazit: Der autogerechte Ausbau von Siedlungsstrukturen hat keinen  
 Mobilitätserfolg gebracht . . . . . 108

**Kapitel 3 Die Verkehrsmittelwahl: das Produkt starker Rollenfixierung.  
 Unterschiede nach Geschlecht und Alter**

Die übermäßige Autonutzung durch Männer . . . . . 109  
 Symptome einer Autosucht bei Männern im mittleren Alter 109 Die Windschutzschei-  
 benperspektive der männlichen Macher 110  
 Mobilität alter Menschen: Abkehr vom Auto zu den Alternativen . . . . . 111  
 Autoorientierte Verkehrsplanung ignoriert den Alltag der Betagten 112  
 Die mobilen Kinder: Spitzenreiter im Gehen und Radfahren . . . . . 112  
 Kinder sind mobil, trotz alltäglicher Freiheitsberaubung durch die feindliche Verkehrs-  
 umwelt 113

**Kapitel 4 Verkehrsmittel und Zweck: die Macht der Gewohnheiten und Vorurteile  
 bei der Verkehrsmittelwahl**

Berufsverkehr: unsinnig auf das Auto orientiert . . . . . 115  
 Verkehrsinfrastruktur bestimmt entscheidend die regionale Verkehrsmittelwahl im  
 Berufsverkehr 116 Autoorientierter Berufsverkehr bedeutet Chaos und Platzver-  
 schwendung 117 Im Grundsatz sind sich alle einig: Einschränkung der massenhaften  
 Autonutzung im Berufsverkehr 118 Vom Grundsatz zum Programm: Reduzierung der  
 Autonutzung im Berufsverkehr 119  
 Der Wirtschaftsverkehr: in seiner Größenordnung völlig überschätzt . . . . 120  
 Die Alibifunktion des Wirtschaftsverkehrs als Motor für Straßenbau 120 Wirtschafts-  
 verkehr auch mit wesentlich geringerem Autoanteil effektiv 121 Weniger Autoverkehr  
 – besserer Wirtschaftsverkehr 122  
 Einkaufsverkehr: der »starre« Blick auf die Autokunden . . . . . 123  
 Die meisten Einkäufe ohne Auto 124 Wer sind die besten Kunden? 125 Die  
 Erfolgsgarantie des Handels liegt nicht im »Drive-in« 126 Vorbilder für den urbanen  
 Handel 128  
 Ausbildungsverkehr: Domäne für Fußgänger, Radfahrer, Bus- und  
 Bahnbenutzer . . . . . 129  
 Abkehr vom Auto bei Studenten 130 Ausbildungsverkehr erfordert fußgänger- und  
 fahrradfreundliche Prioritäten 131  
 Freizeitverkehr: Ist Unterwegssein alles? . . . . . 132  
 Nähe – Ferne: Freizeitverkehr im Spannungsfeld zweier Aktivitätsmuster 132 Die  
 »Freizeitgesellschaft« braucht Alternativen der Nah- und Fernerholung 133

**Kapitel 5 Verkehrsmittelwahl und Entfernung: Zusammenhänge voller Überraschungen**

Viele Vorurteile in der Frage der Entfernungen . . . . . 135  
 Kurze Wege überwiegen . . . . . 135  
 Vom Fluch der falschen Wahl: der bevorzugte Autoeinsatz im  
 Kurzstreckenverkehr . . . . . 136

Fußwege oft länger als vermutet . . . . . 137  
 Das Fahrrad taugt auch für längere Wege . . . . . 138  
 Busse und Bahnen: lange Wege überwiegen . . . . . 139

**Kapitel 6 Vieles ist im Fluß: neue Trends und Perspektiven der Verkehrsmittelwahl**

Trendverlängerung ist Denk- und Politikverzicht . . . . . 140  
 Trendumbruch zu mehr Fahrradverkehr . . . . . 140  
 Trendumbruch bei Bussen und Bahnen . . . . . 143  
 Gebremstes Wachstum beim Autoverkehr . . . . . 143  
 Szenarien zeigen Veränderungspotentiale und Handlungsbedarf . . . . . 145

**Kapitel 7 Der induzierte Neuverkehr: Wo man Tauben füttert, kommen immer mehr**

Die Spirale vom vermehrten Autoverkehr. Straßen und Parkplatzbau als Motor der Überlastung . . . . . 149  
 Der Konzentrationseffekt: vom Straßenbau bewußt gefördert 150 Der Substitutionseffekt: eine schlimme Nebenwirkung 151 Der Standort- oder Siedlungsstruktureffekt: das Drama einer Fehlentwicklung 151 Fazit: Herkömmliches Straßenbaukonzept forciert Wachstum des Autoverkehrs und Zersiedlung 152  
 Gesetzmäßigkeiten lassen sich umdrehen: Man kann auch Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr, Busse und Bahnen »füttern« . . . . . 153  
 Attraktive Achsen und Netze für Fußgänger steigern Fußgängerverkehr und Standortqualität 153 Attraktive Radwegenetze und Hauptradwegachsen steigern Fahrradverkehr 154 Attraktive Verbindungen für Busse und Bahnen steigern Verkehrsteilnahme 154 Fazit: Regelkreise richtig planen 155

**Kapitel 8 Leistungsfähigkeit der Verkehrsarten: vom leichtfertigen und einseitigen Umgang mit einem zentralen Kriterium**

Leistungsfähigkeit: der »magische Nabel« der Autoverkehrsplanung . . . . 157  
 Hohe Leistungsfähigkeit des Fußgängerverkehrs . . . . . 158  
 Hohe Leistungsfähigkeit des Fahrradverkehrs . . . . . 159  
 Busse und Bahnen: leistungsfähiger Massenverkehr . . . . . 160  
 Autoverkehr erstaunlich wenig leistungsfähig . . . . . 160  
 Geschwindigkeit und Leistungsfähigkeit: ein oft mißachteter Zusammenhang . . . . . 161  
 Leistungsfähigkeit als Alibi für übertriebenen Komfort beim Autoverkehr . 163  
 Das System Nadelöhr: Diskrepanzen in der räumlichen Verteilung von Leistungsfähigkeit . . . . . 163  
 Optimierung der Leistungsfähigkeit im System . . . . . 165

**Kapitel 9 Das Maß ist voll: Grenzen für den Autoverkehr**

Schmerzgrenzen der Autoverkehrsmenge . . . . . 167  
 Schmerzgrenzen für verträgliche Geschwindigkeiten . . . . . 170  
 Schmerzgrenzen auch beim Parken . . . . . 172  
 Sankt Florian oder das Übel bei der Wurzel packen? . . . . . 174  
 »Maßhalten beim Autoverkehr« als zentrale Planungsaufgabe . . . . . 176

## TEIL 3

## FEET FIRST! WEGE ZUR FUSSGÄNGERSTADT

**Kapitel 1 Abgespeist mit Resten: die traurige Wirklichkeit der Fußgänger im heutigen Stadtverkehr**

Fußgänger im Getto . . . . .	180
Der Gehweg: kaum Platz für Fußgänger . . . . .	180
Ärgernisse beim Queren . . . . .	182
Im Regen: wie ein begossener Pudel . . . . .	185
Der Gehweg: öde, umgestaltet und nachts im dunklen Abseits . . . . .	186

**Kapitel 2 Bedürfnisse und Eigenschaften von Fußgängern: ignoriert und verdrängt**

Die Füße: ein Geschenk des Himmels . . . . .	187
Gehen: nicht bloß Fortbewegung von A nach B . . . . .	187
Gehen: eine spontane Verkehrsart . . . . .	188
Der Fußgänger: ein unterschätzter Verkehrsteilnehmer . . . . .	189
Der Fußgänger: für die Fachwelt ein Wesen ohne nennenswerten Platzbedarf . . . . .	190
Der Fußgänger: für die Fachwelt ein Wesen ohne Zeitbedarf . . . . .	192
Der fromme Wunsch vom autogerechten Fußgänger . . . . .	193
Die hohe Verletzbarkeit des Fußgängers: eine unveränderbare Tatsache . . .	194

**Kapitel 3 Die Fußgängerstadt: Strategien und Maßnahmen zur Fußgängerförderung**

Fußgängerförderung nützt allen und braucht deshalb höchste Priorität . .	197
Änderungsbedarf für ein fußgängerfreundliches Verkehrsrecht . . . . .	199
Verkehrsberuhigter Bereich (§ 42 StVO): ein erster Schritt zur Wiedereinsetzung des Fußgängerverkehrs in seine alten Rechte 199 Tempo-30-Zonen: besser als nichts! 201 Verkehrsberuhigung ist Pflicht: von der Ausnahme zur Regel in einer neuen Straßenverkehrsordnung 201 Innerörtliches Überholverbot zum Schutz des Fußgängerverkehrs 203 Verbot des Gehwegparkens und Einengung der Parkerlaubnis im Straßenraum 203	
Mehr Platz für Fußgänger schaffen . . . . .	204
Rücknahme und Verhinderung des Gehwegparkens 204 Schluß mit dem Abstellchaos auf dem Gehweg: mehr Platz für Fußgänger durch Entrümpelung 206 Mehr Platz für Fußgänger durch Verbreiterung der Gehwege 207 Mehr Platz für Fußgänger durch Mitbenutzung bisheriger Fahrbahnen 209 Systematische Flächenakquisition für Fußgänger 210	
Vortritt und Überquerbarkeit für Fußgänger baulich und technisch sichern 210	
Vortritt durch wirksame Zebrastreifen sichern 211 Aufpflasterungen schaffen durchgängige Gehwegnetze und sichern Vortritt 213 Vortritt und Querungsstellen durch Vorpflasterungen sichern 216 Mittelinseln und Mittelstreifen sichern Querbarkeit an breiteren Straßen 217 Sicherheitsstreifen entschärfen Konfliklinien beim Queren 219 Fußgängerfreundliche Ampeln 220	

Die Fußgängerstadt: Maßnahmen zur Entflechtung von Auto- und Fußgängerverkehr . . . . . 224

Autofreie Straßen: die klarste Konzeption für Fußgänger 224 Große Fußgängerzonen für Zentren und Nebenzentren 227 Autofreie Straßennetze für Fußgänger auch außerhalb der Fußgängerzonen 233 Ein Kompromiß: Zeitweiser Ausschluß des Autoverkehrs schützt Fußgänger in Konfliktzeiten 236

Fußgängerfreundlichkeit kennt keine Grenzen: mit System Barrieren abbauen und neue Wegemöglichkeiten schaffen . . . . . 238

Brücken und Unterführungen nur zur Erhöhung der Wahlfreiheit und Durchlässigkeit tauglich 240 Subways oder Skyways? Für europäische Städte nur im Sonderfall geeignet 241 Altbewährt: Durchgänge und Passagen erhöhen die Wegevielfalt 243

Differenzierte Netzgliederung und -gestaltung für Fußgänger: ein wichtiges Anliegen . . . . . 245

Vielfalt statt Einfalt: Schluß mit dem Schema-F-Denken 246 Orientierungshilfen für Fußgänger schaffen 246

Qualität für Fußgänger im Detail: die Renaissance der Straßenraumgestaltung . . . . . 247

Gliederung der Gehflächen: eine Notwendigkeit 248 Schluß mit den aus Liebe zum Auto geplanten und tolerierten Gehwegenebenen 251 Begrünte Gehwege müssen mehr Natur in die Städte bringen 252 Mittelallee: ein historisches Vorbild für fußgängerfreundliches Planen 254 Arkaden, Vordächer und Markisen: zum Schutz der Fußgänger und zur Zierde der Straßen 255 Die Beleuchtung der Gehwege: statt Peitschenmasten städtebauliche Integration 256

Damit nicht am falschen Ende gespart wird: ein sachgemäßes Finanzierungssystem für Fußgängerverkehrsanlagen . . . . . 257

Schluß mit der fußgängerfeindlichen Zersiedlung: Rückbesinnung auf europäische Baukultur . . . . . 258

Die Stadt der kurzen Wege braucht maßvolle Verdichtung 259 Nutzungsmischung und Dezentralisierung fördern Fußgängerverkehr 260

**TEIL 4**

**»GLÜCKLICH DIE STADT, DIE RADLER HAT«:  
WEGE ZUR FAHRRADFREUNDLICHEN STADT**

**Kapitel 1 Der Alltag für Radfahrer: voller Hindernisse, Ärgernisse und Gefahren**

Nur die Welt der Sonntagsradler ist heil . . . . . 264

Ein Netz voller Lücken . . . . . 264

Der entwertete Radweg: ein Dauerproblem . . . . . 265

Der organisierte Gehwegklauf: der Gehweg als Radweg . . . . . 267

Beim Kreuzen: allein gelassen . . . . . 268

Der Alptraum auf den Fahrbahnen: überholt und bedrängt werden mit hohem Tempo . . . . . 269

Radfahrer im Labyrinth: der Ärger mit Einbahnstraßen und Netzdurchtrennungen . . . . . 270

Kein Platz zum Abstellen . . . . . 271

Der Mangel an Serviceleistungen . . . . .	272
Verpaßte Chancen: Hemmnisse für »Kombinierer« . . . . .	273

## **Kapitel 2 Bedürfnisse und Eigenschaften von Radfahrern: von Politik und Planung mißachtet**

Das Fahrrad im Stadtverkehr: nutzbar für viele, umweltsensibel, wendig und schnell genug . . . . .	275
Das Fahrrad: ein kommunikatives Verkehrsmittel . . . . .	276
Der Radverkehr: unterbewertet in seiner Transportbedeutung . . . . .	277
Der Radverkehr: kein Schmalspurverkehr . . . . .	278
Der Radverkehr: von Politik und Planung »zur Schnecke« gemacht . . . . .	279
Der fromme Wunsch vom autogerechten Radfahrer . . . . .	281
Die hohe Verletzbarkeit der Radfahrer: Die Knautschzone fehlt . . . . .	282
Fahrverbot für Radfahrer: Autoverblendung im Übermaß . . . . .	285

## **Kapitel 3 Die Fahrradstadt: Strategien und Maßnahmen zur Fahrradförderung**

Fahrradförderung nützt allen: Das Fahrrad ist überall »zu Hause« . . . . .	286
Der separate Radwegebau allein genügt nicht 287 Eine engagierte Fahrradförderung muß Radwegebau, Verkehrsberuhigung und autofreie Straßennetze sinnvoll kombinieren 289	
Änderungsbedarf für ein fahrradfreundliches Verkehrsrecht . . . . .	290
Verkehrsberuhigte Bereiche und Tempo-30-Zonen sichern Koexistenz 291 Statt kleiner Enklaven überall Sicherheit für Fahrradverkehr durch generelle Verlangsamung des Innerortsverkehrs 292 Innerörtliches Überholverbot zum Schutz der Radfahrer 293 Aufhebung des strikten Rechtsfahrgebots für Radfahrer 293 Schluß mit dem verordneten »Gänsemarsch« 295 Durchlässige Straßennetze für Radfahrer: Einbahnstraßenpraxis differenzieren 296 Möglichkeiten des Vorrangs für Radfahrer rechtlich verankern 297 Rechtliche Festlegungen gegen das Parkchaos dienen auch dem Radverkehr 299	
Koexistenz im Fahrverkehr baulich und technisch sichern . . . . .	300
Das friedliche Miteinander auf den Fahrbahnen – vor allem im Nebenstraßennetz – sichern: durch schmale Fahrbahnen, kleine Kreuzungen und geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen 301 Das friedliche Nebeneinander durch Radverkehrsanlagen – vor allem auf den Hauptverkehrsstraßen – sichern 303 Städtebauliche Integration macht Kreuzungen ohne umfangreiche Markierungen fahrradfreundlich und sicher 308 Fahrradfreundliche Ampelschaltungen 310	
Der autofreie Weg: Maßnahmen zur Entflechtung von Fahrrad- und Autoverkehr . . . . .	311
Autofreie Innenstädte, Achsen und Netze: das Stützgerüst einer fahrradfreundlichen Stadt 312 Autofreie Wohnquartiere und Orte: das Paradies des Radverkehrs 316	
Direkt, frei und schnell: Barrieren abbauen und neue Verbindungen für Radfahrer schaffen . . . . .	316
Planung mit System: Netzdifferenzierung und Orientierungshilfen für Radfahrer gehören zur Radverkehrsförderung . . . . .	318

Qualität für Radfahrer im Detail: Die Renaissance der Straßenraumgestaltung nützt auch den Radfahrern . . . . . 321

Die Unebenheiten von Radwegen: einerseits und andererseits 323 Radfahren im Dunkeln: Mit Peitschenmasten allein ist es nicht getan 324 Abstellanlagen für Fahrräder: oft vergessenes Erfordernis 325

Konkurrenz oder Kooperation: Fahrrad und öffentlicher Verkehr im Umweltverbund . . . . . 330

Der öffentliche Verkehr muß das Fahrrad als Partner wiederentdecken 330 Erfolgreiche Beispiele für Bike & Ride zur Nachahmung und Weiterentwicklung empfohlen 332 Die Fahrradmitnahme: eine Tradition wiederaufgreifen 333 Aktive Förderung der Kooperation: Bringschuld der Verkehrsbetriebe 334

Solide Fahrradtechnik für den Alltag: Schluß mit gefährlichem Rennfahrerflair und vorsintflutlichem Standard . . . . . 335

Geplanter Rückenwind: offensives Marketing für ein fahrradfreundliches Klima . . . . . 338

Finanzierung der Fahrradförderung: Zum Nulltarif ist ein fahrradfreundliches Verkehrssystem nicht zu haben . . . . . 340

Eine Zukunft ohne Zersiedlung und Stadtzerstörung: im Fahrradmaßstab planen . . . . . 343

TEIL 5

**FREIE FAHRT FÜR BUSSE UND BAHNEN:  
WEGE ZU EINEM ATTRAKTIVEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR**

**Kapitel 1 Unterwegs mit Bussen und Bahnen: an Alltagsproblemen kein Mangel**

Engagierte Mängelanalyse statt Miesmacherei und Gesundbeterei . . . . . 348

Die unzureichende Problemwahrnehmung der Entscheidungsträger . . . . . 348

Lücken im Netz: der Rückzug aus der Fläche . . . . . 349

Bitte warten: öffentlicher Verkehr aus dem Takt . . . . . 352

Der versperrte Weg: Behinderungen beim Fahren . . . . . 355

Jumbotechnologie, Tunnelitis und Geschwindigkeitsmanie:  
das Diktat der Technokraten . . . . . 357

Von Flexibilität keine Spur: Platzangst in der Rush-hour und allein  
auf weiter Flur in den Schwachlastzeiten . . . . . 362

Bahnhöfe und Haltestellen: die Stiefkinder des öffentlichen Verkehrs 363

Von Kundenwerbung, Kundeninformation und Kundenbetreuung  
keine Spur . . . . . 368

Preise und Tarife: in ihrer Bedeutung verkannt und schlecht  
vermarktet . . . . . 374

Das ungerechte Gerede vom Defizit und die verschwiegenen  
Subventionen des Autoverkehrs: Unvernunft im finanziellen  
Umgang mit dem öffentlichen Verkehr . . . . . 378

**Kapitel 2 Eigenschaften von Bussen und Bahnen und ihren Benutzern:  
zuwenig beachtet als Basis für Marktstrategien**

Der Systemcharakter von Bussen und Bahnen hat bei offensiver  
Pflege viele Vorteile . . . . . 384

Öffentlicher Verkehr: nicht nur für Korridore, sondern auch für hohe Flächenschlie-  
ßung geeignet 384 Busse und Bahnen bieten für alle Flexibilität und Mobilität  
386 Busse und Bahnen: ein kommunikatives und integrierendes Verkehrsmittel  
389 Busse und Bahnen: Fahrkultur inbegriffen 389 Der ignorierte Zeitbedarf der  
Fahrgäste 390 Busse und Bahnen: sicher, stadt- und umweltverträglich 391

X Die unterschätzte Nachfrage: Nutzergruppen von Bussen und  
Bahnen ins Visier genommen . . . . . 393

Öffentlicher Verkehr: zu einseitig als Schülertransport mißverstanden 393 Lieblinge  
von Bussen und Bahnen: die überbewerteten Berufspendler 395 Geschäftsverkehr mit  
Bussen und Bahnen: Wo bleibt das Angebot für diesen Markt? 396 Alte Menschen und  
(Haus-)Frauen: von den Verkehrsbetrieben wenig umsorgt 397 Einkaufsverkehr mit  
Bussen und Bahnen: von Verkehrsbetrieben und Handel nicht als Garant vitaler  
Zentren erkannt 398 Freizeitverkehr mit Bussen und Bahnen: Vernachlässigung statt  
Angebote und Werbung 399 Flexibilität statt Segmentierung: vom Tarifsalat zum  
Angebot für alle Zwecke 400

**Kapitel 3 Die Stadt der Busse und Bahnen:  
Strategien und Maßnahmen für einen attraktiven Nahverkehr**

Vom Lippenbekenntnis zur energischen Vorrangpolitik für  
Busse und Bahnen . . . . . 402

Schluß mit der Arbeitsteilung: Busse und Bahnen sind als leistungsfähiges Gesamtsy-  
stem zu gestalten 402 Schluß mit der Parallelförderung: Neue Parkhäuser und Straßen  
entwerten den öffentlichen Verkehr 403 Ehrgeiz zur Trendwende: offensive Ange-  
botsplanung für Busse und Bahnen 405

In den Köpfen fängt die Vorrangpolitik an: Public Awareness  
für Busse und Bahnen . . . . . 406

Ambitionierte Werbe- und Informationsstrategien für Busse und Bahnen: Inhalte und  
Wirkung verbessern 407 Die Stützen eines ambitionierten Werbekonzepts: Kunden-  
freundlichkeit, Service und Qualität 412

Tarif- und Marketingoffensive: Stimulierung neuer Nachfrage . . . . . 414

Umweltabonnements: Kernstück und Zugpferd für die Trendwende 415 Prämien,  
Mengen- und Treuerabatt: Verbesserung in der gesamten Tarifstruktur 420 Tarif- und  
Unternehmenskooperation erhöhen die Leichtigkeit der Bus- und Bahnnutzung  
422 Gratskostproben: ein altbewährtes Mittel zur Werbung neuer Kunden  
424 Dezentraler Fahrkartenverkauf: den Zugang erleichtern 426 Kundengerechtes  
Fahrplanmaterial: den Durchblick sichern 427

Renaissance des Schienenverkehrs: Ausbau kommunaler und  
regionaler Schienennetze . . . . . 430

Das Comeback der Straßenbahn 431 S-Bahn: serienreifes Modell für stadtnahen  
Regionalverkehr 439 Regionalbahnen: die Rückeroberung der Fläche für den Schie-  
nenverkehr 443 Bundesweite Systemvernetzung der Schienen im Nah-, Regional- und  
Fernverkehr 448

Busverkehr: vom Einheitsbus zum differenzierten Bussystem . . . . . 450

Der Bus als Zubringer- und Verteilersystem zur Schiene 451 Schnellbusse sichern hohe

Verbindungsqualität 452 Ortsbus und Quartiersbus: kleinräumige Bussysteme für die lokale Mobilität 454 Der Rufbus als Chamäleon: flexibler Buseinsatz mit wechselnden Betriebsformen 458 Bürgerbus und Discobus: Sonderformen als Pioniere des öffentlichen Verkehrs 460

**Taxieinsatz im öffentlichen Verkehr: vom Sparansatz zum**

**Offensivkonzept** . . . . . 463

Taxieinsatz nur im echten Schwachlastverkehr überzeugend 463 Anschlußtaxi und Linientaxi: Kooperation mit begrenztem Nutzen 464 Theatertaxi: trotz erfolgreicher Beispiele kein Modell für Spätverkehr 465 Anrufsammeltaxi: Chancen zu integrierter Angebotsverdichtung 465

**Systembeschleunigung von Bussen und Bahnen: praktizierter**

**Vorrang für Fahrzeuge und Fahrgäste** . . . . . 468

Fahrverlaufs- und Verlustzeitanalysen: eine Pflicht für jeden Verkehrsbetrieb 468 Sesam, öffne dich: freie Fahrt für Busse und Bahnen an Ampeln 469 Pfortneranlagen und intelligentes Staumanagement sichern unbehindertes Fortkommen für Busse und Bahnen 472 Eigene Gleistrassen in der Straße: Garantie für einen störungsfreien, zügigen Straßenbahnverkehr 473 Ein Netz von Busspuren: sichtbarer Beweis für richtige Prioritäten 474 Exklusive autofreie Straßen für Busse und Bahnen 476 Beschleunigung im Haltestellenbereich 477 Beschleunigung durch effiziente Störfallprophylaxe 479 Beschleunigung durch dichtes Haltestellennetz, direkten Haltestellenzugang, kurze Rüstzeiten und garantierte Anschlußsicherung 480

**Qualität statt öde Norm: städtebauliche Gestaltung für Fahrweg und Haltestellen** . . . . . 482

Haltestellen: Entwürfe statt Dutzendware 483 Fahrwege: von Busspur und Schottergleis zur grünen Tram- und Busallee 485

**Neubeginn mit Nahverkehrskonzepten: Innovative Ansätze bringen**

**öffentlichen Verkehr auf Trab** . . . . . 487

Nahverkehrskonzepte als Leistungsauftrag für den öffentlichen Verkehr 488 Schülerverkehr und sonstigen Sonderverkehr konzeptionell integrieren 490 Moderne Logistik für effizienten und flexiblen öffentlichen Verkehr 492 Öffentlicher Verkehr: Ausbau und Pflege als Gesamtsystem statt Kaskadierung 493

**Wirtschaft und öffentlicher Verkehr: überfällige Partnerschaft** . . . . . 494

**Finanzierung des öffentlichen Verkehrs: solide Grundlagen**

**für den Vorrang** . . . . . 496

Investitionsbedarf der Trendwende erfordert neue Finanzprioritäten 496 Öffentlicher Verkehr als Pflichtaufgabe der Gebietskörperschaften 498 Finanzierungssystem für den öffentlichen Verkehr von Grund auf ändern 501 Ökosteuern und Umweltabgaben als Verhaltensregulativ und zusätzliche Finanzierungsquellen, für den öffentlichen Verkehr 504

**Öffentlicher Verkehr als Rückgrat der Siedlungsentwicklung** . . . . . 510

Dichte und Nutzungsmischung verbessern die Basis für attraktiven öffentlichen Verkehr 510 Synchron und polyzentrisch wachsen: Abstimmung von Liniennetz und Siedlungsentwicklung 512

**Literaturverzeichnis** . . . . . 515

Literatur zu Verkehrsstrukturen, Verkehrsverhalten, Verkehrsmobilität, Verkehrsproblemen und Verkehrsplanung 515 Literatur zum Fußgängerverkehr 521 Literatur zum Fahrradverkehr 523 Literatur zum öffentlichen Personenverkehr 525