



—
Journal

1/2016

Mobilität & Gesellschaft

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Es wird sowieso keinen Wandel der Einstellungen und keine Verkehrswende geben, solange der Kapitalismus so bleibt, wie er ist – Interview mit Claus Leggewie	1
Für mich war 30x30 wie ein Obstkorb, aus dem ich verschiedene Früchte probieren konnte. Aktivierende Politische Erwachsenenbildung im Kontext Mobilität – ein Erfahrungsbericht von Andreas Klee	10
Langfristige Politische Erwachsenenbildung in der Auseinandersetzung mit Klima-, Umwelt- und Verkehrsfragen. Beispielhaft dargestellt am Zweijahres-Kurs "Sozialwissenschaftliche Grundbildung" – Beitrag von Frank Meng	16
Für die Menschen in der Stadt: Der öffentliche Personennahverkehr als Faktor für die Funktion und Entwicklung der Ballungsräume – ein Beitrag von Volker Arndt (Leiter des Bereichs Verkehrs- und Infrastrukturplanung bei der BSAG)	24

„Es wird sowieso keinen Wandel der Einstellungen und keine Verkehrswende geben, solange der Kapitalismus so bleibt, wie er ist.“

Prof. Dr. Claus Leggewie im Interview mit Dr. Frank Meng und Hendrik Schröder

Abstract

Claus Leggewie gilt als wissenschaftlicher 'Vordenker' und als einer der letzten 'Allgemeingelehrten' in der Bundesrepublik. Seine Publikationstätigkeit umfasst eine Vielzahl von unterschiedlichen Themenbereichen, unter anderem beschäftigt er sich, mit den politischen, ökonomischen, sozialen und kulturellen Implikationen des Klimawandels. Im Kern kritisiert er dabei die bestehenden gesellschaftlichen Strukturen und tritt für deren grundsätzliche Erneuerung ein. Das nachfolgende Gespräch zum Thema »Mobilität« fand am 14. Januar 2014 in den Räumen des Kulturwissenschaftlichen Instituts in Essen statt.

zap: Welchen Ausgangspunkt gilt es zu wählen, wenn man über Mobilität und seine Bedeutung für Gesellschaft nachdenkt?

Leggewie: Ich denke, der wichtigste Ausgangspunkt, ist, dass wir uns im Moment eine Energiewende uns ausdenken, die den wichtigsten Aspekt außen vor lässt, nämlich den der Mobilität. Ich glaube nicht, dass Energiewende darin besteht, erneuerbare Energien stärker in die Alltagswelt und die Wirtschaftswelt der Bundesrepublik und Europa einzuführen. Das ist ein technischer Nebenaspekt. Es geht eigentlich darum, bestimmte Verhaltensmuster, die sich seit über 150 Jahren in der Industrialisierung ausgeprägt haben, kritisch zu reflektieren und – ohne jetzt mit Verboten und Geboten zu kommen – zur Diskussion zu stellen. Das betrifft im Wesentlichen drei Dinge: Erstens: Wie bewegen wir uns? Das heißt, wie legen wir die 5 km täglich eigentlich zurück? Da würden wir festgestellt haben, dass wir das in der Regel mit dem Automobil tun. Zweitens, aber das wird hier keine Rolle spielen, wie wir uns ernähren? Das dritte ist eigentlich das wichtigste und fasst sehr viel zusammen. Es geht um die Frage, wie wir uns im städtischen Raum organisieren? Die große Gefahr ist dabei, sobald man diese drei wirklich essentiellen Kernbereiche menschlichen Lebens anspricht, kann sofort gesagt werden: die wollen uns Freiheit rauben! Die wollen uns beschränken! Die wollen uns zur Askese verdonnern! Haben selber den höchsten CO₂-Fußabdruck und wollen uns erzählen, was man besser machen kann. Das heißt, die Herausforderung ist neue Ernährungs-, Bewegungs- und Raumorganisationsweisen in einer Form zu diskutieren, einzuüben und zur alltäglichen Praxis werden zu lassen, die den Menschen, die sich da ändern wollen oder sollen, die freie Wahl dazu lässt.

zap: Zur Wahl stellen setzt ja voraus, dass ich zwischen mindestens zwei Alternativen wählen kann. Warum aber sollte ich mich für ein Umwelt- und Ressourcen schonendes Verhalten entscheiden, wenn ich der Meinung bin der Peak Point liegt bereits hinter uns und dieser Planet ist möglicherweise gar nicht mehr zu retten?

Leggewie: Der Punkt von Herrn Welzer und mir war ja immer, dass die Maßnahmen, die man sich in den drei Kernbereichen überlegt, auch dann sinnvoll wären, wenn es gar keinen Klimawandel gäbe. Und das

heißt, die Herangehensweise war nicht die: Leute, es droht das Ende der Welt und die Apokalypse, sondern wir haben gesagt: Selbst wenn der Klimawandel ein Fake wäre, was nicht der Fall ist, wären die Maßnahmen sinnvoll. Also neue Ernährungsweisen, neue Bewegungsweisen, neue Raumorganisationsweisen sind sowieso per se sinnvoll. Und dass sie dann im Nebeneffekt für künftige Generationen Spielräume schaffen und nicht deren Spielräume verknappen, wie ja immer unterstellt wird.

zap: Es geht also um ein generelles Umdenken?

Leggewie: Ich habe da mal eine Analogie, die im Moment eine Rolle spielt: Da sagt Frau von der Leyen, die Armee muss baby-freundlich werden. Ist das nicht exakt ein Umdenken des ganzen Sicherheitskonzeptes. Armeen müssen kämpfen, Armeen müssen töten, Armeen müssen Sicherheit herstellen. Diese Armee ist de facto zu 80% in Friedenseinsätzen oder in Katastropheneinsätzen oder in technische Hilfswerkaktivitäten aktiv. Das ist eigentlich auch das, was uns Sicherheit gibt. Der Kampf gegen den Terror vollzieht sich nicht mit der Bundeswehr und schon lange nicht am Hindukusch. Das hat ja mittlerweile jeder gemerkt. Sondern der Kampf gegen Terror ist eine coole Einstellung vom Menschen gegenüber einer terroristischen Bedrohung, die du mit der Armee sowieso nicht wegstreibst. Die du natürlich weghaben willst. Es ist eine echte Bedrohung, aber die Wahrscheinlichkeit in Bremen am Hauptbahnhof von einem Terroranschlag betroffen zu sein, ist unglaublich gering. Man kann mit der Gefahr extrem cool umgehen. Und aus Ecken, von denen man gar nicht glaubt, bahnen sich Mentalitätswechsel oder Paradigmenwechsel an. So ähnlich ist das eben im Bereich des Verkehrs. Also die große Hoffnung ist ja – und die ist zum Teil eine illusorische –, wenn es dann auf 2020, 2030, 2040 zugeht, dass da immer mehr junge Leute gar kein Auto haben wollen.

zap: Es gilt also zu unterscheiden zwischen einem Mentalitätswandel – wie Sie es nennen – und dem pragmatischen Handeln?

Leggewie: Das ist genau der Punkt, dass wir im Verkehrsbereich, der Verkehrswende, wie ich das dann nenne, die Konvergenz solcher Entwicklungen anheben müssten. Einerseits hast du einen tatsächlichen Mentalitätswandel. Den gibt es. Der drückt sich in Umfragen aus. Die sind gratis. Wenn du abfragst, wie ist dein Bewusstsein, es kostet dich jetzt aber nichts, du musst es nicht machen, dann hast du eine sehr hohe Zustimmung zu den Zielen einer Verkehrswende. Das bricht sich an der alltäglichen Praxis. Dann heißt es: Okay, der öffentliche Personennahverkehr muss so ausgebaut werden, dass er den vorhandenen Mentalitätswandel bereits entspricht. Und jetzt kommen eigentlich die harten Sachen, die eigentlich mit der kapitalistischen Sozialstruktur zusammenhängen. Dann müssten wir einen Arbeitsmarkt entwickeln, der viel dezentraler, familienfreundlicher, flexibler und auf Basis eines Grundeinkommens organisiert ist. Damit diese Zwänge, die das Berufsleben bietet, denn die meisten Zwänge kommen aus dem Berufsleben und aus der Organisation der so genannten Freizeit, die aber nach den Gegebenheiten des Berufslebens funktioniert. Das ist die harte Grenze, an der sich ganz vieles stößt. Deswegen das können sie meinetwegen auch in ihr Journal reinschreiben: Es wird sowieso keinen Wandel der Einstellungen und keine Verkehrswende geben, solange der Kapitalismus so bleibt, wie er ist.

zap: Der Wandel der Arbeitsgesellschaft fordert sicherlich ein mehr an Mobilität von den Menschen. Zunächst eine andere Frage: Vor einigen Jahren kam es in Deutschland zu einem zeitweiligen flächendeckenden Erliegen des Verkehrs aufgrund von Blitzeis. Das ging durch die gesamte Journaille, weil offenbar große Verlustängste damit verbunden waren, dass man einige Stunden nicht mehr mobil

ist. Gibt es also nicht längst, im Zuge der ganzen Automobilisierung seit den 50er Jahren, ein tief eingebranntes Grundbedürfnis nach ständiger Mobilität?

Leggewie: Es hat sich ergeben, dass die Menschen zwangsmobil gemacht worden sind. Blitzeis hat es glaube ich immer gegeben. Meteorologisch kann man das als Konstante nehmen. Und Blitzeis hat die Eigenschaft blitzartig einzutreten. Niemand wusste, mit heutigen Wettervorhersagen kann man es ein paar Stunden vorher wissen, aber die Reise nach Berlin, die du für deinen Chef machen musstest, die ist morgen und da ist Blitzeis und da kommst du nicht hin. Dann errechnet man einen unglaublichen volkswirtschaftlichen Schaden, der dadurch entsteht, dass ganz viele Arbeitskontakte nicht mehr gemacht werden konnten. Dann kann man sagen, das Blitzeis hat uns jetzt 22 Milliarden Euro gekostet.

zap: Wäre aber nicht unbedingt bei dem Individuum unbedingt angstbesetzt, dass es Zuhause bleiben könnte?

Leggewie: Im Gegenteil. Die Leute waren nachher extrem happy, dass sie nicht fahren mussten. In dem Moment, wo eine höhere Gewalt mir die Chance gibt zu sagen, das Gespräch heute findet leider nicht statt, sind sie total happy. Sie können Zuhause bleiben, sie haben zwei Stunden gewonnen. Sie schauen ihre Briefmarken an. Sie spielen mit ihrem Kind. Sie machen Dinge, von denen sie gedacht haben, das kann alles nicht wahr sein. Das ist das Leben! Deswegen behaupte ich nicht, dass die Menschen in den letzten 20 Jahren so ein Bedürfnis nach Mobilität entwickelt haben. Dieses Bedürfnis ist ihnen total aufgezwungen worden durch die kapitalistische Arbeitsorganisation, die permanente Bewegung erfordert. Von dem Haus, das ich mir ins Grüne gebaut habe, statt da zu wohnen, wo ich früher gearbeitet habe, muss ich schon mal zu meiner Arbeit fahren.

Das ist ja ein wechselseitiger Prozess. Du kannst eben nach Berlin zum Meeting fahren, weil der Zug von Bremen nach Berlin ja in 3 Stunden da ist. Oder du nimmst einen Flieger. Ja, geht ja alles heute. Und deswegen behaupte ich nicht, dass der Mensch ein Grundbedürfnis hat, sich dauernd zu bewegen. Das haben sie überhaupt nicht. Die Menschen sind faul. Sie möchten gerne an einem Ort bleiben. Sie möchten nicht dauernd durch die Weltgeschichte fahren müssen. Höchstens dann, wenn sie beschlossen haben, jetzt fahre ich mal da und da hin. Das heißt, es ist ihnen eigentlich aufgezwungen worden. Jetzt ist eben die Frage: Handelt es sich um ein intrinsisches Bedürfnis, dass durch ein Blitzeis unterdrückt wird? Oder zeigt das Blitzeis eigentlich den Zwangscharakter von Mobilität, dem wir de facto erreicht haben? Deswegen muss man an der Stelle über die Kapitalismusfrage sprechen. Das Finanzkapital organisiert die Städte, so wie es die Städte haben will. Das Finanz- und Immobilienkapital baut für sich. Und aus dieser Idee heraus, und das geht schon mit Robert Moses in den 50er Jahren in New York los, werden die Räume zergliedert, sektioniert. Das hat eine Zwangsmobilität zwischen Arbeitsplatz, Freizeit und Wohnen geschaffen, die einfach irre ist. Alle vernünftigen Stadtplaner in Bremen, in Bologna arbeiten genau daran, die Sektionierung wieder aufzuheben. Das ist keine mentale Infrastruktur, die eine Stadt geschaffen hat. Es ist eine von der kapitalistischen Arbeitsteilung aufgezwungene Infrastruktur, die wir internalisiert haben. Das ist ein Riesenunterschied.

zap: Vielleicht war sie dann eben prägend, als...

Leggewie: ...klar war sie prägend. Deswegen kommt die Verlustaversion: mein Gott, jetzt kann ich nicht nach Berlin fahren. Das ist natürlich furchtbar in dem Moment. Es wird einem eigentlich die Chance gegeben, etwas zu lassen. Die Improvisationstalente, die bei Blitzeis entstehen, das ist die kulturelle Kreativität der Gesellschaft, die entstehen genau in solchen Situationen! Und wir verstehen diese Klimapriester als Asketen, die uns irgendwas aufzwingen. Statt dass wir sie als die verstehen, die uns die Gelegenheit geben, über andere Möglichkeiten nachzudenken. Es geht irgendwie auch anders, weil jemand gesagt hat, so geht es jetzt jedenfalls nicht mehr. Wir müssen uns was anderes überlegen. Dann fangen die Leute an sich was anderes auszudenken.

zap: Wir kommen noch zu der Kreativität und zur Neubemessung dessen, was das ‚gute Leben‘ sein könnte. Vorher noch einmal zu den Besonderheiten des Autos. Einerseits mag da seit den 1950er Jahren eine kapitalistischen Interessen folgende Infrastruktur aufgebaut worden sein. Andererseits beschreiben Sie selbst das Auto als zentrales ikonisches Objekt der Industriegesellschaft, dessen Erwerb und Nutzung als Maximum an konsumierbaren Sinn.

Leggewie: Ja, das hat sich so eingebürgert. Es gibt ja diese Generation, meine Generation, ein bisschen älter. Wir sind ja mit Autos aufgewachsen. Das war das normalste der Welt und natürlich wollte jeder eins haben. Natürlich war dann immer dieses anthropologische Bedürfnis, das wurde dann immer als Legitimation genommen. Das ist auch alles nachvollziehbar. Es geht um eine Mischung. Diese modale Struktur, dass sagt ja die moderne Verkehrswissenschaft. Dann kann man klimapolitisch gut sein. Dann kann man raumorganisatorisch was beitragen. Es geht nicht darum Automobile abzuschaffen oder den Flugverkehr generell zu verbieten. Es geht darum: weniger ist mehr. Maß und Mitte, darum geht's. Also die Übertreibung, die Extremismen, die einfach aus der kapitalistischen Arbeitssituation und der dann uns eingefleischten und von uns auch noch hoch bewerteten mentalen Infrastruktur befördert werden.

Darüber nachzudenken, das ist eigentlich die Aufgabe eines Journals oder einer Veranstaltung. Das man das einfach mal zur Disposition stellt, dass man verkehrlich so denkt: Das ist die Standardversion, die Default-Option. Aber es gibt auch andere. Wie komme ich dahin, dass die Default-Option eine andere wird, dass ich mich also zu Fuß, mit Fahrrad und mit dem ÖPNV bewege und gelegentlich mal ein Auto benutze. Um mehr geht es überhaupt nicht. Dann kann ich diese Autos mit einem Elektro-Motor ausstatten, das ist besser, aber nicht viel besser als das, was ich im Moment habe. Dann kann ich sagen: Brauche ich wirklich so ein großes Auto oder komme ich nicht auch mit einem viel kleineren hin? Das ist ja eine Ressourcenfrage. Der größte Teil steckt ja auch bei dem Elektroauto in dem Körper dieses Autos, nicht in dem Motor. Das wäre ein Gedanke für eine Verkehrswende, zur Diskussion gestellt! Dann habe ich in freiheitlichen Gesellschaften immer die Wahl, ich kann das dann bewerten. Es gibt In- und Out-Faktoren. Es gibt Moden und es gibt Sachen, wo man sagt, das macht man eigentlich nicht mehr. Das ist dann die Art und Weise, wie sich kulturell bestimmte Verhaltensmuster verbreiten. Das man sagt, Auto muss man nicht haben.

zap: Sie haben sich viele Gedanken darüber gemacht, wann Menschen bereit sind ihre Verhaltensmuster zu ändern. Wenn die Verlustängste besonders groß sind, werden sie eher resistent sein für Verhaltensänderungen. Ist es da nicht ein Fehler, ausgerechnet das Auto, also das Maximum an konsumierbaren Sinn, diskursiv so ins Zentrum zu stellen? Mache ich da nicht genau den Fehler, dass ich Leuten vor den Kopf stoße, ihnen vermittele, was sie verlieren? Wäre es nicht sinnvoller Themen zu

finden, wo die Menschen eher den Eindruck haben: Stimmt, das ist zwar schon immer so, aber eigentlich nervt das. Eigentlich möchte ich mich und was verändern?

Leggewie: Da müssen sie andere Geschichten erzählen. Die Leute, die auf ihr Auto verzichten und die dabei nicht den Eindruck, sie würden grauenhafte Erfahrungen gemacht haben, die müssen ihre Geschichten erzählen dürfen. Das brauche ich dann. Im Grunde genommen läuft in der deutschen Autoindustrie schon längst so eine kollektive Erpressung. Das heißt, wenn wir aufhören unsere Audis, BMWs und Volkswagen zu bauen, dann sind wir pleite. Die symbolische Zentralstellung ist mit der faktischen Zentralstellung verbunden. Und das ist in einer Wechselwirkung. Da die Automobilindustrie so wichtig ist in Deutschland, wird sie natürlich auch in der Weise gehyped und am Leben gehalten symbolisch.

zap: Was ich eigentlich meinte: Wäre es nicht ein besserer Anknüpfungspunkt statt über Autos darüber zu reden: Wie gestalten wir eigentlich unseren öffentlichen Raum, unsere Nachbarschaft, damit wir gemeinsam unsere Interessen vertreten können, damit wir uns entfalten können. Das wäre vielleicht etwas, wo viele Menschen erstmal denken könnten: Da habe ich was zu gewinnen.

Leggewie: Das kann sein. Ich bin nicht mehr Meinung, dass man einen Verkehrspartizipationswettbewerb in jeder Stadt macht. Partizipation besteht genau darin, dass man in Nachbarschaften, in Stadtquartieren, ob die nun umgebaut oder neu gebaut werden, von vornherein die Verkehrsfrage zur allgemeinen Diskussion stellt. Wie wollen wir uns hier bewegen? Man muss dahin kommen, und das ist extrem schwer, dass die Leute die Organisation ihrer Mobilität, genau wie ihre Ernährung und der Raum, zu ihrer eigenen Aufgabe machen. Darin besteht die Partizipation! Dass das die meisten Leute nicht wollen, ist mir klar. Wir leben in einem Wohlfahrtsstaat, der das macht.

Aber wir leben auch in einem Wohlfahrtsstaat, der das Übermorgen nicht mehr macht. Wir kriegen dauernd erzählt, dass 2020 die Schuldenbremse ist. Dann ist dieser Wohlfahrtsstaat beendet, wir haben ihn sowieso längst überzogen. Es geht auch darum, sich gewissermaßen auf die Situation eines Endes öffentlicher, urbaner Dienstleistungen einzustellen. Und dann zu sagen: Gut, dann muss ich das ja vielleicht, ähnlich wie in der dritten Welt, selbst organisieren. Darauf müssen wir hinaus und darin besteht eigentlich der Kerngedanke der Partizipation.

zap: Das Problem, das wir auf Stadtteilebene oder auf kommunaler Ebene beobachten, ist die extrem niedrige Regelungskompetenz. Auf Stadtteilebene kann man vielleicht noch über Straßennamen diskutieren und ist dann schnell am Ende.

Leggewie: Das ist eine sehr verhängnisvolle Politikverflechtung. Dieses dauernde sagen: Das können wir nicht machen, wir haben kein Geld dafür, die rechtlichen Regelungen verbieten das. Der Punkt ist: Diese Sachen können auch geändert werden. Es gibt kein, es geht nicht mehr! Die Bedenken, die kann ich ihnen alle runterleiern, dass das sowieso alles so bleiben muss, wie es ist und es ist eh am schönsten so und dass man gar nichts ändern kann, weder rechtlich, noch finanziell. Verstehen Sie, wir leben in einem der reichsten Länder der Welt und sagen dauernd, wir können nichts ändern. Das ist absurd.

Und es ist so, dass, das könnte vielleicht so eine Botschaft sein, dass, je länger ich über die Fragen nachdenke, immer wieder in diese Problematik komme: Ja aber die Leute haben ihre festen Mentalitäten,

es gibt feste Infrastrukturen und daran lässt sich nichts ändern. Da ist auch was dran, weil der harte Faktor am Ende immer die kapitalistische Arbeitsorganisation ist. Und solange unser urbanes Leben von wenigen Immobiliengesellschaften mehr und mehr strukturiert ist, umso weniger werden wir fruchtbar über Alternativen nachdenken können, weil immer wieder gesagt wird: Das könnt ihr euch alles ausdenken, das wird aber alles ganz anders werden. In der Tat kommt man nach 30 oder 40 Jahren zu dieser verdammten Frage zurück, ob im Kapitalismus überhaupt solche Möglichkeiten gegeben sind? Speziell in post-fordistischen, in dem wir jetzt sind, wo im Grunde genommen mit Geld Geld verdient wird. Es geht gar nicht mehr darum irgendwas zu produzieren, Mehrwert zu produzieren. Es wird eigentlich nur Geld gemacht. Natürlich fallen dann Städte wie Bremen oder so hinten runter. Da ist sozusagen die Detroitisierung der Welt vorgezeichnet. Da müssen wir nicht dauernd überlegen, wie können wir es im Kapitalismus besser machen, sondern müssen wir ihn abschaffen.

zap: Müsste es dann in Ihrem Buch mit dem Herrn Welzer „Das Ende der Welt wie wir sie kannten“ nicht viel stärker um Wirtschaftsthemen gehen, um die Systemfrage?

Leggewie: Systemfrage klingt mir jetzt so 68er-artig. Systemfrage meinte ich eben. Aber natürlich ist dieses System nicht durch eine Revolution und ein Machtergreifen des Proletariats zu verändern, um da nicht missverstanden zu werden. Da gibt es ganz viele Möglichkeiten. Ich glaube, dass der Zeitfaktor, der mit dem Blitzes eben angesprochen worden ist, dass der über eine sozialpolitische Reform erreichbar ist. Die Entkoppelung von Einkommen und Arbeitszeit, die wir de facto auf vielen Ebenen schon haben, da müssen wir ran. Das müsste konsequent in Richtung eines Grundeinkommens, eines Bürgergehalts vorantrieben werden.

Das Problem für diesen Kapitalismus ist, dass er uns zu intelligent gemacht hat. Als Wissensgesellschaft wissen wir so viel, und natürlich auch so viel über Alternativen. Und wir haben auch viel Zeit darüber nachzudenken, wie die Ideen, die großen Absichten der großen Player durchkreuzt werden können. Das ist auch die Hoffnung, die ich habe, das passiert dann wieder an der Basis.

Trotzdem bleibe ich dabei, dass der Mentalitätswechsel erfolgt ist, dass die institutionellen Auffangmöglichkeiten über kommunale Politik unterentwickelt sind. Die große, harte Schwelle ist aber die kapitalistische Arbeitsorganisation, die uns immer stärker zur Mobilität zwingt, die uns immer stärker auch ein bestimmtes Gehorsamsverhältnis aufzwingt. Also ich kann gar nicht über Alternativen nachdenken. Ich muss das so machen.

Eigentlich ist es nicht mehr so, dass die Bürokratie das Gehäuse der Hörigkeit ist. Eigentlich ist es diese Arbeitsform, die uns die Fantasie nimmt, uns etwas anderes auszudenken. In der Tat muss man da ran, die Systemfrage, in diesem Sinne, nicht als großen Kladderadatsch zu stellen, das ist wichtig. Und das passiert auch von morgens bis abends. Der Legitimationsverlust des Kapitalismus ist nie so hoch gewesen wie seit den 40er Jahren.

zap: Da wäre die Zeitfrage ja immens wichtig, weil die Leute immer stärker, nicht nur durch Arbeitsverdichtung, sondern auch durch ständige Verfügbarkeit unter Beschlag genommen werden, auch durch die Kommerzialisierung des Freizeitverhaltens und all das.

Leggewie: Die Anordnung in der Stadt, wo wer wohnt und wer welche Mobilitätswänge auferlegt hat, schon das hat damit zu tun, wie Städte organisiert sind. Das heißt jemand, der ganz weit draußen in München wohnt, um dann in München zu arbeiten und abends wieder raus muss, der hat einfach de facto schon mal 2 Stunden weniger als jemand der sich das erlauben kann 3 Straßen weiter zu gehen und in seiner Luxuswohnung zu wohnen. Das ist eigentlich der große Punkt bei Gentrifizierung, dass damit die einen Zeit sparen und viel freie Zeit haben und die anderen eben immer stärker darauf angewiesen sind, mobil zu sein.

zap: Wenn wir tatsächlich durch den Kapitalismus so intelligent geworden sind. Und der Kapitalismus immer mehr in Frage gestellt wird, dann vermisse ich dazu eigentlich in den großen Leitmedien einen starken Diskurs. Das Alternativen dort vorgestellt und diskutiert werden, Möglichkeiten der Transformation, wäre das nicht eigentlich eine logische Konsequenz?

Leggewie: Was sind die Leitmedien? Also im Internet wird das sehr viel diskutiert, mal ist es völlig zerstreut. Aber im Internet können Sie 1.000 Ideen entwickeln. Das ist irgendwie noch das einzig Gute an dieser Erfindung. Im Feuilleton gib es das auch hin und wieder. Da wird sehr viel in dieser Richtung diskutiert. Wenn Sie die Süddeutsche aufschlagen, die ist voll von diesen Themen, sogar auch die FAZ, alle, taz. Da gibt es sehr viele Debatten. Was fehlt, ist eher die Selbstwirksamkeitsvorstellung von Leuten! Dass sie wissen: Da rede ja nicht nur ich drüber, da reden die anderen auch drüber. Wir denken immer, wir sind ganz wenige. Wir sind aber sehr viele, nur haben wir uns nicht irgendeiner Weise organisiert. Wir haben noch nicht mal das Gefühl, dass andere im Grunde genommen an demselben Strang ziehen. Und wenn mal was passiert wie bei Occupy, dann wird das in einer Weise jugendkulturell verschwafelt, was da an Widerstandspotenzial war. Da wird mir übel, wenn ich mir das angucke. Macht weiter! Das ist eigentlich der Punkt.

Bei Veranstaltungen haben mir die Leute immer wieder gesagt: Es geht nicht. Immer waren da so diese Klagemauern. Ich geh zu sowas nicht mehr hin, weil diese Versammlungen sind reine Ausrede-Veranstaltungen. Ich kann nichts machen. Ich bin zu faul. Entweder wir müssen noch warten bis der letzte Hartz IV- Empfänger so weit ist wie wir, oder die Afrikaner, oder die Chinesen.

Es gibt immer irgendeine Ausrede, warum wir nichts machen. Die meisten Versammlungen – ob das ein großer taz-Kongress ist oder irgendeine Bürgerinitiative in Schwachhausen – es ist immer so, dass am Ende irgendein Depp kommt und sagt: Das funktioniert sowieso nicht. Das haben wir alles schon vor 30 Jahren probiert, das geht alles nicht. Das ist der Punkt, schwaches Selbstwirksamkeitsgefühl. Aus der Psychologie weiß man, wie wichtig Selbstwirksamkeitsgefühle sind. Das geht beim kleinen Kind los, das in die Schule kommt und sich fragt: Was kann ich hier ausrichten? Bin ich hier allein oder habe ich auch noch andere? Und so ist es eben auch bei sozialen Bewegungen. Wir bewundern immer die Leute, die im Gezi-Park sind. Dann macht doch Gezi-Park. Da wird dann gesagt: Ja, die haben das hingekriegt... Und jetzt geht der Gezi-Park geht den Bach runter... das kriegen wir jetzt auch noch hin, dass wir das kaputt reden. Diese Bedenken-Trägerei nervt mich kolossal.

Es geht hier eigentlich darum die Dialektik der kapitalistischen Entwicklung deutlich zu machen, die uns einerseits immer stärker in bestimmte Zwänge, Beispiel Mobilität, reinbringt, auf der anderen Seite uns aber auch sehr viele Optionen bereithält für alternative Entwicklungen. Das bedeutet: Es besteht in dieser

Wissensgesellschaft eben auch die Möglichkeit zu sagen, es geht auch anders. Der Verlust-Aversion etwas entgegenzusetzen, aus der Pfadabhängigkeit rauszukommen, das bietet uns diese Welt auch. Jetzt zu resignieren und zu sagen, dass ist das globale Schweinesystem, das ist nicht mein Ding!

zap: Vielen Dank für das Gespräch!

Die Autorin/Der Autor

Claus Leggewie ist Leiter des Kulturwissenschaftlichen Instituts in Essen und Professor für Politikwissenschaft an der Universität Gießen. Er ist außerdem Mitherausgeber der *Blätter für deutsche und internationale Politik*. Als Mitglied des *Wissenschaftlichen Beirates Globale Umweltveränderungen der Bundesregierung* war er maßgeblich an dessen letzten Hauptgutachten beteiligt, in dem eine grundlegende gesellschaftliche Neuausrichtung zur Bewältigung des Klimawandels gefordert wird. Einer breiteren Öffentlichkeit bekannt wurde er mit dem 2009 vorgelegten, populärwissenschaftlichen Buch *Das Ende der Welt, wie wir sie kannten: Klima, Zukunft und die Chancen der Demokratie* (gemeinsam mit Harald Welzer).



„Für mich war 30x30 wie ein Obstkorb aus dem ich verschiedene Früchte probieren konnte“ – Aktivierende Politische Erwachsenenbildung im Kontext Mobilität: Ein Erfahrungsbericht

Andreas Klee / Zentrum für Arbeit und Politik der Universität Bremen

Abstract

Das neu entwickelte Bildungsformat zielt auf eine feste Gruppe von Menschen (ca. Seminargröße **30** Personen), die ein alltägliches Phänomen (hier: Mobilität) für einen abgesteckten Zeitraum (ca. **30** Tage) in den Blick nehmen. Entlang der Leitfrage „Wie mobil sind wir in Zukunft?“ erhielten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wissenschaftliche Informationen aus erster Hand, lernten verschiedenste Perspektiven auf das Thema kennen und diskutierten die damit verbundenen Herausforderungen für die zukünftige Entwicklung unserer Gesellschaft.

Vortrag zur "Zukunft der Mobilität" von Dr. Werner Reh, Berlin Verkehrspolitischer Sprecher BUND
Gemeinsame Teilnahme am Bürgerforum "Zukunftsszenarien Bremen 2025"
Im Dialog mit Dipl. Ing. Hendrik Abramowski Senat. Behörde für Umwelt, Bau und Verkehr, Bremen
Vortrag zur "Zukunft der Mobilität" von Dr. Peter Phleps, München Institut für Mobilitätsforschung, BMW Group
Gemeinsame Präsentation im Rahmen des autofreien Sonntags in Bremen („ StadTraum ")

Tabellarische Darstellung der verschiedenen Aktivitäten im Rahmen des Formats: „30x30“

Aber es wurde nicht nur geredet: alle Teilnehmenden erprobten auf der Grundlage ihrer täglichen Praxis eigene Handlungsoptionen, diskutieren deren Konsequenzen und reflektieren in der Gruppe ihren persönlichen Umgang mit dem Thema Mobilität. Ziel war es, die Urteilskompetenz unter Bezugnahme auf individuelle und gesellschaftliche Belange zu erweitern. Im Zeitraum von fünf Wochen wurden regelmäßige Treffen organisiert, die sowohl Inputs von externen Fachleuten als auch den Austausch über die selbstgemachten Erfahrungen in der Gruppe beinhalteten. Den Abschluss bildete der Entwurf von Szenarien, die sowohl individuelle als auch gesellschaftliche Handlungsspielräume reflektierten und benannten. Diese Szenarien wurden von der Lerngruppe im Rahmen des autofreien Sonntags in Bremen öffentlich präsentiert und mit Dritten diskutiert.

Didaktische Perspektiven

Das Bildungsformat "30x30" greift bewährte politikdidaktische Vermittlungsperspektiven auf und führt sie integrativ zueinander. Die Grundanlage des Vorhabens basiert auf einem projektorientiert-forschendem Zugang. Es setzt dabei auf ein angepasstes Projekt-Phasenmodell (Themen-/Problemfindung - Bearbeitung - Präsentation). Die Problematisierung des jeweils gewählten Sachgegenstandes erfolgt immer über den Ansatz der Lebensweltorientierung, d.h. das Primat bei der Sichtweise auf das Thema haben die bereits vorhandenen Vorstellungen, Einstellungen und Erfahrungen der Teilnehmenden. Der Ausgangspunkt des Lernens prägen also die vorhandenen und bekannten Lernvoraussetzungen. Diese wurden in der Lerngruppe gemeinsam reflektiert und bildeten die Grundlage für die Konfrontation mit fachlichen Expertisen. Das Format "30x30" setzt dabei auf das Aktivieren und Erweitern von Denkbewegungen. Es ist nicht die Zielsetzung des Vorhabens, die vorhandenen Lernvoraussetzungen durch "richtiges Wissen" zu ersetzen, sondern ggf. Angebote zu deren Ausdifferenzierung und Erweiterung anzubieten. Die abschließende Phase des Formats steht in der Tradition des handlungsorientierten Lernens. Sie nimmt lerntheoretische Befunde ernst, die das aktive Verarbeiten und Anwenden von kognitiven Anreizen als Grundbedingung nachhaltiger Bildungsprozesse benennen. Durch die Verschiedenheit der gewählten didaktischen Perspektiven gewährleistet das Format "30x30" einen ganzheitlichen Zugang zu gesellschaftlichen Problemstellungen.

„Lern“ - Erfahrungen aus dem ersten Durchgang

- Auftakt

Zum Auftakt konkretisierten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, im Rahmen eines Gruppendialogs, ihre Erkenntnisinteressen. Gemeinsam konnten so vier zentrale Fragestellungen erarbeitet werden, welche den weiteren Erkenntnisgewinn strukturieren sollten:

- Welche Infrastruktur ist notwendig, um Mobilität in Zukunft sinnvoll zu organisieren?
- Welche Ursachen haben unsere Mobilitätsbedürfnisse?
- Welche Konsequenzen hat eine veränderte Mobilität?
- Welche "Mobilitäts-Etikette" brauchen wir in Zukunft?

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer spürten dabei schnell, dass das Thema Mobilität, aufgrund seiner Komplexität, relativ unübersichtlich ist und die von ihnen gewählten Fragerichtungen diesem Umstand nicht begegnen konnte. Der Plan einzelne Fragen "abzuarbeiten" wurde daher aufgegeben und durch eher situative Zugänge zum Thema ersetzt. Des Weiteren machte die Vielschichtigkeit der möglichen Ansatzpunkte es für die Lerngruppe schwierig, tatsächliche individuelle Handlungsmöglichkeiten zu identifizieren. Schnell wurde deutlich, dass das Thema Mobilität beispielhaft für die grundsätzliche Frage nach den möglichen Entwicklungsoptionen unserer Gesellschaft steht (vgl. hierzu das Interview mit Leggewie in diesem Blog).

- Vortrag BUND

Mit großer Überraschung wurden diesbezüglich die durchweg optimistische Darstellung des BUND Vertreters, Herr Dr. Reh, aufgenommen. Die Hoffnungen der Lerngruppe vor diesem Vortrag waren, Argumentationen für die Dringlichkeit einer "Mobilitätswende" kennenzulernen und dadurch ihre eigene Position zu stärken. Die moderate auf Konsensmöglichkeiten ausgerichteten Positionen des BUND überraschte diesbezüglich Viele. So trug die referierte Position nicht dazu bei, die gesellschaftliche Herausforderung zu schärfen und einen konkreten Handlungsanlass zu identifizieren. Vielmehr wurde der erste Expertenbeitrag zum Anlass genommen um über die politische Praxis von Lobbyisten zu diskutieren. Dabei stellte die Gruppe fest, dass Interessensvertreterinnen und Interessenvertreter ihre Erfolge in den Mittelpunkt stellen und daher nur solche Positionen vertreten, bei denen sie von einer Anschlussfähigkeit zu bestehenden Diskursen ausgehen.

Zusehends gewann zu diesem Zeitpunkt auch ein zweiter Themenaspekt für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer an Relevanz: Bürgerbeteiligung. Die Lerngruppe diskutierte plötzlich stark, wie so etwas in der Praxis tatsächlich funktionieren kann. Wie kann man Menschen wirklich an Infrastruktur-Projekten beteiligen? Ist das nicht auch eine Überforderung für Bürgerinnen und Bürger? Wie kann man eine Kommunikation "auf Augenhöhe" zwischen Politik, Verwaltung und Bürgerinnen und Bürger realisieren?

Die Hoffnung der Gruppe war groß, hierzu etwas bei einem gemeinsamen Besuch der Veranstaltung Bürgerforum "Zukunftsszenarien Bremen 2025" der Senatorischen Behörde für Bau, Umwelt und Verkehr zum Verkehrsentwicklungsplan 2025 zu erfahren.

- Bürgerforum

Bei dem Besuch des Bürgerforums erlebten wir eine durchaus engagierte Behörde, die die Bereitschaft und den Wunsch zum Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern glaubhaft vermittelte. Dennoch waren relativ wenig Menschen vor Ort und die dargebotenen Inhalte waren für alle (besonders für "Neulinge") sehr abstrakt und lebensfern. Und jetzt? Welche Alternativen gibt es? Müssen wir alle Mobilitätsexperten sein um uns in diesem Zusammenhang zu äußern? Wo kann ich mir das entsprechende Wissen erarbeiten? Die Diskussion der Lerngruppe drehte sich im Anschluss an diesen Besuch und der nachfolgenden Aussprache mit einem der Organisatoren um die Herausforderung im Rahmen von Partizipationsangeboten. Die Lerngruppe konstatierte, dass Bürgerinnen und Bürger anerkennen müssen, dass politische Prozesse sich nicht immer nur um konkrete Situationen drehen können. Politische Entscheidungen müssen auch grundsätzliche, konzeptionelle Entscheidungen sein. Also die Frage nach dem "Wo wollen wir hin?" diskutieren. „Da muss das Schlagloch vor der Haustür manchmal hinten an stehen.“

-Vortrag „BMW Group“

Jetzt wird's kontrovers! Mit dieser Erwartung traf die Gruppe auf einen vermeintlichen Autoindustrielobbyisten. Aber auch hier Fehlanzeige. Auch Dr. Phleps vertrat eher eine moderate Position, die längst die gesellschaftlich vorhandenen Trends zur nachhaltigen Mobilität aufgegriffen haben. Die Thinktanks der Autoindustrie haben bereits Plan B und C in der Schublade, um auch bei gewandelten

gesellschaftlichen Wertvorstellungen noch Geld zu verdienen. Letztlich führte die Diskussion an diesem Abend hauptsächlich in den Bereich der technischen Machbarkeit von alternativen Antrieben für PKW's, wie zum Beispiel Elektor- oder Hybridmotoren. Die Gruppe kam daher zu einem ähnlichen Befund wie nach dem Vortrag des BUND: Lobbyisten sind viel zu schlau, um sich so durch schlichtes Festhalten an Bewährten, Halsstarrigkeit vorwerfen zu lassen. Genauso wenig wie der BUND auf der einen Seite eine radikale Umkehr der Mobilitätsentwicklung einfordert, beharrt die Autoindustrie auf der Entwicklung immer leistungsstärkerer Benzin- oder Dieselmotoren. Die Lerngruppe hielt fest: Der Diskussionsansatz "Fahrrad vs. SUV-Fahrer" ist deutlich zu kurz gegriffen und verfehlt die bereits vorhandene Komplexität des aktuellen Diskurses um die Mobilität der Zukunft.

- Autofreier Sonntag

Den Abschluss des ersten Durchgangs des Formats 30x30 bildet die Präsentation von Thesen zu Mobilitätsentwicklung im Rahmen des autofreien Sonntags in Bremen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Kurses waren diesbezüglich aufgefordert nochmals zentrale Erkenntnisse und die aus ihrer Sicht anstehenden Aufgaben bezüglich einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu formulieren. Die Beiträge wurden in Form von Papierampeln aufbereitet und als Diskussionsanlässe für die Besucherinnen und Besucher der Zentralveranstaltung des autofreien Sonntags präsentiert. Die Mitglieder der Lerngruppe übernahmen die Rolle von Expertinnen und Experten und diskutierte mit den Passantinnen und Pasanten technische, politische und individuelle Handlungsmöglichkeiten im Hinblick auf ein, notwendiges Umdenken des Mobilitätsverhaltens.



Autofreier Sonntag in Bremen 2014

Fazit

"Für mich war das ein Anfang mich jetzt richtig mit dem Thema Mobilität auseinanderzusetzen." Mit diesen Worten brachte ein Teilnehmer des ersten 30x30-Durchgangs seine Erfahrungen auf den Punkt. Über fünf Wochen lang stand bei dem durch das Zentrum für Arbeit und Politik erstmals durchgeführte Bildungsformat die Frage "Wie mobil sind wir in Zukunft?" im Mittelpunkt. Vorträge aus verschiedenen Perspektiven (BUND und BMW Group) wurden mit Angeboten zur aktiven Bürgerbeteiligung (Bürgerforum zum "Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025") und eigenem Handeln (Präsentation auf der ADFC-Fahrradmeile im Rahmen des "Autofreien StadTraums") verknüpft. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren sich einig, dass das neue 30x30-Format bestens geeignet ist, um in ein Thema einzuführen, die verschiedenen Facetten einer Fragestellung und eigene Gestaltungsmöglichkeiten aufzuzeigen. "Für mich war 30x30 wie ein Obstkorb aus dem ich verschiedene Früchte probieren konnte. Ich habe jetzt einen Überblick und bin sensibilisiert für das Thema Mobilität" so eine weitere Stimme aus dem Kurs.

Die Autorin/Der Autor

Prof. Dr. Andreas Klee

Universität Bremen
Zentrum für Arbeit und Politik
Wiener Str./ Ecke Celsiusstr.
Eingang: Mitteltrakt (M), 1. Etage
28359 Bremen

aklee@uni-bremen.de

<http://www.uni-bremen.de/zap>



Langfristige Politische Erwachsenenbildung in der Auseinandersetzung mit Klima-, Umwelt- und Verkehrsfragen: Beispielhaft dargestellt am Zweijahres-Kurs Sozialwissenschaftliche Grundbildung

Frank Meng / Zentrum für Arbeit und Politik der Universität Bremen

Abstract

Als die Universität Bremen im Jahre 1971 ihren Betrieb aufnahm, trat sie mit einem grundlegenden, politisch kontrovers diskutierten Reformanspruch an.¹ Für die Universität galt von Beginn an, sich aktiv und in emanzipativer Art und Weise in die gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Belange Bremens einzumischen. Neben der Berufungspraxis der neuen Hochschullehrer/innen, bis dahin ungewöhnlichen Partizipationsmöglichkeiten aller Statusgruppen der Universität sowie neuen Methoden und Inhalten im Lehrbetrieb schlug sich dieser Anspruch besonders auch in der Intention einer engen Kooperation mit der organisierten Arbeitnehmerschaft nieder.

Noch vor der Aufnahme des eigentlichen Lehrbetriebs besiegelte die neue Einrichtung eine Kooperation mit der Arbeiterkammer Bremen² und verpflichtete sich in der Vereinbarung, „die Wahrnehmung und Förderung der Arbeitnehmerinteressen in wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Hinsicht (...) zu unterstützen“ (KUA 1999). Laut dem ersten Rektor der Universität Bremen, Thomas von der Vring, war es ein Gründungsbestreben der Universität „die Wissenschaft in den Dienst der Massen zu stellen“ (IAW 2012, S. 14) und in kritischer Solidarität mit den Gewerkschaften zu kooperieren (vgl. ebd.).

Der Kooperationsbereich Universität – Arbeitnehmerkammer besteht im Jahr 2014 aus dem Zentrum für Arbeit und Politik (zap, bis 2012 aap) und dem Institut für Arbeit und Wirtschaft (iaw). Neben seinen Forschungs- und Beratungsaktivitäten ist das zap seit 1986 auch zuständig für die Politische (Erwachsenen-)Bildung, entwickelt längerfristige Formate für Arbeitnehmer/innen und betriebliche Interessenvertretungen.³ Ein bundesweit einmaliges Angebot des zap, das sich inzwischen im 26. Durchlauf befindet, ist das Weiterbildende Studium „Sozialwissenschaftliche Grundbildung für Arbeitnehmer/innen“ (Zweijahreskurs). Der Zweijahreskurs, dessen Studiengruppen unter den Kriterien Alter, ethnische Zugehörigkeit, Bildungserfahrungen, berufliche Stellung, Milieu, soziale Lebenslagen, politische Teilhabe und Motivlagen sehr heterogen zusammengesetzt sind, umfasst als modularisiertes, Weiterbildendes

1 Die Ausrichtung der neuen Hochschule, die sich natürlich auch in den Berufungsverfahren niederschlug, zerbrach unter anderem eine Landesregierung (vgl. Bullwinkel u.a. 2011, S. 60).

2 Die Arbeiterkammer, erstmals 1920 gegründet, ist zusammen mit der Angestelltenkammer (seit 1999 fusioniert zur Arbeitnehmerkammer) das Bremer Pendant zu den Kammern der Arbeitgeber und wird von den abhängig Beschäftigten finanziert. Sie vertritt gemeinsam mit den Gewerkschaften die Arbeitnehmerinteressen.

3 Nähere Informationen zum zap unter: <http://www.zap.uni-bremen.de>

Studium Aspekte des biographischen (Einführung), exemplarischen (Theorie) und forschenden Lernens (Projekt).⁴

Im zweiten Studienjahr führen die Lerngruppen ein selbstgewähltes Projekt durch, in dem nach der Entwicklung des Themenfeldes, der Erstellung eines Projektdesigns sowie der Erarbeitung des Forschungsstandes auch eigene Forschungsanstrengungen unternommen werden.

Umwelt- und Verkehrsfragen im Kontext politischer Bildung

Seit den 1970er Jahren sind Mobilitäts- und Raumordnungsfragen zentrale politische Handlungsfelder und wichtige Themenbereiche der Politischen Bildung. Bedeutung gewannen die Themen einerseits durch die existentiellen Debatten über die Ressourcenknappheit und Erderwärmung (vgl. Meadows u.a. 1972, Brundtland-Bericht 1987), andererseits über neue Ansprüche eines zunächst alternativen Milieus bei der Rückgewinnung und Mitgestaltung des öffentlichen Raumes in vielen urbanen Zentren Westeuropas. Es lässt sich durchaus behaupten, dass die Modernisierung der bundesdeutschen Gesellschaft, die sich wesentlich in gestiegenen Autonomie- und Beteiligungsansprüchen ausdrückte, in den 1970er und 1980er Jahren ganz wesentlich im Kampf gegen politische Ambitionen zur Vollendung der „autogerechten Stadt“ (in Bremen Mozart-Trasse) und für die Eroberung öffentlicher Räume konkretisierte.⁵ Gerade die Rückgewinnung von öffentlichem Raum, etwa durch die Besetzung von Häusern und den Kampf um soziokulturelle Zentren, lieferte den Neuen Sozialen Bewegungen in all ihren Verästelungen erst den notwendigen Raum zur emanzipativen Selbstverständigung. Diese Häuser sind bis heute oft genug zivilgesellschaftliche Denkfabriken auch in Mobilitäts- und Raumordnungsfragen.

Inzwischen bewegt sich das Thema von Mobilität und dessen öffentlicher Organisation als Gegenstand der Politischen Bildung an der Schnittstelle von handlungsorientierter Umwelterfahrung und -bildung einerseits und einer Aufforderung zur Partizipation im Rahmen der Sozialraum- und Verkehrsentwicklung (vgl. Kahlert 2005, S. 433) andererseits. Die Debatten um die Verkehrs- und Raumgestaltung berühren dabei grundständige Fragen gesellschaftlicher Entwicklung. Ressourcenknappheit und die Notwendigkeit einer Begrenzung der Erderwärmung bilden einen krisenhaften Überbau. Angesichts der Dominanz des Automobils im öffentlichen Raum und einer fortgeschrittenen städtebaulichen Ausrichtung hin zur ‚autogerechten Stadt‘ mit einer funktionalen Teilung in die Sphären Arbeit, Wohnen und Konsum sind die Themen Mobilität und Raumentwicklung aber auch verknüpft mit Fragen, die über die Sicherung der Lebensgrundlagen hinausreichen. Welche Funktion soll der öffentliche Raum in einem (demokratischen) Gemeinwesen haben, das den Menschen möglichst viel Beteiligung ermöglichen soll? Wie ist der öffentliche Raum im Sinne der Lebensinteressen der Menschen auszugestalten? Welche Steuerungsmacht haben wirtschaftliche Interessen in der Verkehrsentwicklung und welche sollten sie haben? Wie könnten umgekehrt Erwerbsarbeit und Marktwirtschaft organisiert werden, um Verkehr zu vermeiden und mehr selbstbestimmte Zeitverfügung für die Arbeitnehmer/innen zu gewinnen? Ist der ständige Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht eigentlich Ausdruck einer überholten Wachstumsideologie? Alles in allem verweisen Verkehrs- und Raumordnungsfragen somit in vielfältiger Hinsicht auf die essentielle Debatte, wie wir leben können und wollen.

4 Zur Struktur des Kurses wie auch zu den Motivlagen, Erfahrungen und Wirkungen dieses Angebotes siehe Meng u. Eberwein 2010.

5 In Bremen beispielsweise entzündeten sich zentrale Konflikte für die Herausbildung der hiesigen Alternativkultur an einer Erhöhung der Straßenbahnpreise (1968) und dem geplanten Bau der so genannte Mozart-Trasse (ab ca. 1969) als Teil einer von großen Verkehrsachsen geprägten, autogerechten Stadt (vgl. z. B. aap 2008, S. 27ff.).

Für die politische Bildung ist das Thema Mobilität und Raumentwicklung damit insofern reizvoll, als hier die Einbettung konkreter gesellschaftspolitischer Debatten in grundlegende Zusammenhänge nicht nur plausibel, sondern geradezu zwingend ist. Zugleich – und das macht dieses Themenfeld noch attraktiver – liegt hier eine vergleichsweise hohe kommunalpolitische Regelungskompetenz vor, die den Teilnehmenden von Bildungsprozessen konkrete Spielräume für politische Beteiligung eröffnet. Diese reichen von der Beteiligung an Kleinstprojekten in der eigenen Straße und im unmittelbaren Lebensumfeld bis zur öffentlich debattierten Raumordnungs- und Verkehrsentwicklungsplänen einer Großkommune. Schließlich ist das Individuum durch sein Mobilitätsverhalten und das eigene Agieren im öffentlichen Raum gewissermaßen die Blaupausen.

Im „Weiterbildende Studium Sozialwissenschaftliche Grundbildung für Arbeitnehmer/innen“ (kurz: Zweijahreskurs), das am Zentrum für Arbeit und Politik (vormals Akademie für Arbeit und Politik) seit 27 Jahren erfolgreich vorgehalten wird, befassen sich äußerst heterogen zusammengesetzte Studiengruppen über zwei Jahre hinweg mit selbstbestimmten gesellschaftlichen Fragen (vgl. Meng u. Eberwein 2010).⁶ Verkehrs- und Raumgestaltung haben dabei immer wieder explizit oder implizit einen hohen Stellenwert eingenommen.

Das bundesweit einzigartige Angebot der wissenschaftsbasierten Politischen Erwachsenenbildung, das nach erfolgreichem Abschluss auch den Hochschulzugang ermöglicht, strukturiert sich in Formen des biographischen, exemplarischen und forschenden Lernens (Einführungs-, Theorie- und Projektmodul). Wesentlich für die Kurse ist – ausgehend von der Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Sozialisationsmodi und Lebenslagen der Teilnehmenden – die Festlegung der thematischen Schwerpunkte durch die Studiengruppen selbst. So wird im Theoriemodul in den Disziplinen Ökonomie („Arbeit, Wirtschaft, Technik“), Soziologie („Gesellschaft und Politik“) und Kulturwissenschaft („Alltag und Kultur“) je ein bedeutsames Oberthema ausgewählt, mit dem sich die Gruppen wissenschaftsbasiert an sechs Abenden und einer Tagesveranstaltung beschäftigen und sich dabei zugleich auch Techniken des wissenschaftlichen Arbeitens aneignen.

Ausgewählte Projekte des Zweijahreskurses

Kurs 2 (1988-1990)	Im Kleinen lässt sich ökologisch viel bewegen – in der großen Politik viel zu wenig
Kurs 5 (1991-1993)	Ohne Auto – Geht das überhaupt? Betrachtungen am Beispiel Bremen
Kurs 6 (1992-1994)	Europäischer Binnenmarkt und die Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der Region Bremen
Kurs 8 (1994-1996)	Ökologisches Wohnprojekt in Bremen-Lesum
Kurs 9 (1995-1997)	Ohne Weser geht Bremen baden: Untersuchungen zur wirtschaftlichen, politischen, ökologischen und kulturellen Bedeutung des Flusses für die Stadt
Kurs 10 (1996-1998)	Bürgerinitiativen: Was wollen sie? Wie arbeiten sie?

6 Nähere Informationen finden sich auch auf der Homepage des zap unter: <http://www.zap.uni-bremen.de/ccm/navigation/kursangebote/zwei-jahres-kurs/>

Was leisten sie für die Lebensqualität einer Großstadt?

Kurs 20: 2006 - 2008

Bedingungen für einen funktionierenden Pluralismus im Stadtteil: Das „Viertel“ als Modell?

Kurs 24 (2010-2012)

Der Klimawandel als Ausgangspunkt für die Neuerfindung der Gesellschaft? Soziale, politische, kulturelle und ökonomische Herausforderungen durch die Klimaerwärmung

Quelle: Aufstellung durch Zentrum für Arbeit und Politik

Im gesamten zweiten Jahr führen die Studiengruppen dann ein selbstgewähltes Forschungsprojekt durch, das eigene empirische Forschungsanstrengungen beinhaltet und in einem Projektbericht mündet. Dass Verkehrs- und Raumordnungsfragen in diesen Projekten immer wieder relevant wurden, verweist auf die oben erläuterte Bedeutung des Themas auch im Bewusstsein der Teilnehmenden politischer Bildungsangebote. Allerdings unterliegt die Bedeutung dieser Themen dem aktuellen Krisenbewusstsein, dass seinerseits u. a. auch von Moden abhängig ist. So standen seit Ende 1990er Jahre Projekte rund um die Bereiche Arbeit, Globalisierung, Bildung, Demographie und soziale Gerechtigkeit im Zentrum des Interesses, während Umwelt-, Verkehrs- und Raumordnungsfragen ein Stück in den Hintergrund rückten.

Aus den in der Tabelle angeführten Projektbeispielen geht jedoch hervor, dass etwa ökologische und autofreie Sozialraumprojekte, lokale Nachhaltigkeitspolitik, das Verhältnis globaler-ökonomischer Entwicklung und lokaler Verkehrswegeentwicklung, die Bedeutung von politischer Einmischung für die Gestaltung des öffentlichen Raumes, das Verhältnis von Sozialraumgestaltung und einem funktionierenden Pluralismus im Stadtteil oder die Herausforderungen des Klimawandels am Beispiel Bremen von den Studiengruppen als Projektthemen ausgewählt wurden. Das zuletzt genannte, in den Jahren 2011/12 durchgeführte Projekt „Der Klimawandel als Ausgangspunkt für die Neuerfindung der Gesellschaft? Soziale, politische, kulturelle und ökonomische Herausforderungen durch die Klimaerwärmung“ soll an dieser Stelle näher erläutert werden.⁷

Das Projekt geht aus von einem globalen Krisenphänomen (Klimawandel) und befasst sich doch im Wesentlichen mit gesellschaftlichen, landespolitischen und lokalen Antworten auf diese Herausforderung, wobei Verkehrs- und Raumordnungsfragen dann wiederum eine ausgesprochen große Bedeutung besitzen. Theoretische Folie für das Projekt war der 2011 erschienene Bericht „Welt im Wandel: Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation“, das Hauptgutachten des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen“ (WBGU 2011). Dieses Gutachten postuliert die Notwendigkeit einer weltgeschichtlichen, einschneidenden Neuausrichtung menschlicher Zivilisation („Great Transformation“). Es fordert zwar auch technische Innovationen, etwa zur Erneuerung der Energienetze, zur Minderung des Energieverbrauchs oder zur Erneuerung und Verschränkung der verschiedenen Mobilitätsträger.

Zentraler aber ist demnach eine grundlegende neue Werteorientierung, in der globale Vernetzung und Kooperation die konkurrenzgetriebene Weltwirtschaft als Grundgedanke ablösen, die das Wachstumsparadigma mindestens in den hoch entwickelten Ländern stark relativiert und die auf eine radikale Demokratisierung setzt. Demokratisierung soll die Grundlage dafür sein, dass – ausgehend vom

⁷ Der Projektbericht ist abgelegt auf der Homepage des zap unter: <http://www.zap.uni-bremen.de/ccm/navigation/kursangebote/zwei-jahres-kurs/>

näheren kommunalen Sozialraum – jenseits von Konsum und Erwerbsarbeit ein organisatorischer Rahmen für ein ‚gutes Leben‘ partizipativ ausgehandelt werden kann. Und eben genau dieser Prozess sei nicht nur dazu geeignet, die natürlichen Lebensgrundlagen auch für kommende Generationen zu sichern und sich aus einem entfremdeten Denken in Sachzwängen („Pfadabhängigkeiten“) zu befreien, sondern könne zugleich Antworten finden auf vielfältige soziale Krisen und eine neue Grundlage für die Identifikation mit den je unterschiedlichen Gesellschaften stiften.

Der Ausbau direktdemokratischer Beteiligung in der Meinungsbildung und Entscheidungsfindung ist zwar auf allen gebietskörperschaftlichen Ebenen denkbar. Jedoch ist allein aus organisatorischen Gründen und der besonderen Identifikation mit dem sozialen Nahraum die Quartiers- und kommunale Ebene von herausragender Bedeutung. Auf diesen Ebenen jedoch ist die politische Gestaltungs- und Regelungskompetenz überaus begrenzt. Infrastruktur-, Raumordnungs- und Verkehrsfragen sind die entscheidenden Politikbereiche, in denen Partizipation auch immer wieder ge- und versucht wird.

Die Projektgruppe fasste den Ausbau von Beteiligungsprozessen auf institutioneller Ebene als Neujustierung von Politik, Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Wissenschaft. Um zu schauen, inwieweit eine solch neue Werteorientierung anschlussfähig ist an Debatten in diesen Institutionen, wurden Expertengespräche mit herausragenden Bremer Vertreter/-innen dieser Institutionen geführt: (a) dem Bremer Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, (b) dem Vorstandsvorsitzenden eines großen Bremer Entsorgungsunternehmens, der auch lange Jahre im Vorstand des Bundesverbandes der Deutschen Industrie aktiv war, (c) der langjährigen Sprecherin des mitgliederstärksten Bremer Umweltverbandes (BUND) und (d) einer Umweltjuristin der Bremer Universität, die Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat Globale Umweltveränderungen der Bundesregierung ist.

In den Gesprächen wurde der Fokus auf die Großkommune Bremen gelegt. Dies war für die Studiengruppe insofern hochspannend, als der Transfer großer Antworten auf globale Herausforderungen auf die einzelstädtische Ebene mit entsprechendem Bewusstsein und der notwendigen Phantasie gefüllt werden konnte, das Agenda 21-Motto „Global denken – lokal handeln“ des amerikanischen Aktivisten David Ross Brower hier also zielführend war. In den Gesprächen wurde der Studiengruppe schnell klar, dass Aspekte wie ein grundlegender Wertewandel, kooperative internationale Beziehungen, die Frage der Relativierung des Wachstumsparadigmas und die Regulierung von Produktionsstandards oder auch der Umbau der Energiesysteme zwar in Bildungsprozessen diskutiert werden können, die fehlende Regelungskompetenz der Kommune aber den Anspruch entscheidungsrelevanter Aushandlungsprozesse über Bedingungen des „guten Lebens“ in diesen Feldern unterläuft.

Wie oben erläutert stellt sich dies in Fragen der gemeinschaftlichen Gestaltung des öffentlichen Raumes, von größeren Bauvorhaben und der Mobilitätssysteme samt Infrastruktur anders dar. Ohne an dieser Stelle die Ergebnisse hier im Einzelnen referieren zu können, ist doch interessant für die Studiengruppe gewesen, dass der befragte grüne Senator als Vertreter des Politikbetriebs zwar konkrete Vorstellungen für die Entwicklung nachhaltiger und lebensfreundlicher Raumgestaltung (funktionaler Mix, sozialräumliche Verdichtung) und Verkehrssysteme (intermodale Konzepte bei Stärkung von Fahrrad, ÖVPN, Car-Sharing) vorbrachte. Beim Ausbau der Bürgerbeteiligung als neues identikatives Schlüsselmoment einer postmateriellen und nachhaltigen Gesellschaft, wie der WBGU sie versteht, ist der Senator jedoch überaus kulturpessimistisch. Zwar müsse eine nachhaltige Politik schlüssig in die Gesellschaft kommuniziert werden, mehr Bürgerbeteiligung als bisher könnte eine solche Politik aber eher behindern, da dabei häufig Eigeninteressen dominierten, während der Politikbetrieb stärker das Allgemeininteresse verfolge. Die Vertreter/-innen aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft wollen in der Meinungsbildung zwar eingebunden werden, sehen aber auch vor allem den Politikbetrieb für die Entwicklung und Umsetzung von nachhaltigen Rahmenbedingungen in der Pflicht.

In den Machtzentren einer Großkommune wie Bremen ist auch bei der Gestaltung des Verkehrs und der öffentlichen Räume der Kerngedanke der ‚Great Transformation‘, der Ausbau von Beteiligungsprozessen über das bisherige Maß hinaus, wenig verankert. Dies muss die Studiengruppe verwundern, hat sie doch reflektiert, dass die – aus heutiger Sicht rückständige – staatlich geplante Raum- und Verkehrsplanung durch außerparlamentarische Bewegungen vor allem in den 1970er und 1980er Jahren teilweise erfolgreich herausgefordert wurden. Damit verbanden sich die Fragen nach infrastrukturellen und sozialen Bedingungen für ein ‚gutes Leben‘.

Zum Ende des Projektes wurde mit der Gruppe eine kurze ‚innere Bestandsaufnahme‘ zu den persönlichen Wirkungen der Auseinandersetzung mit dem Thema vollzogen. Dabei war die Studiengruppe hinsichtlich Alter, Weltanschauung, Lebenslage, ethnischer und geschlechtlicher Zugehörigkeit usw. äußerst heterogen zusammengesetzt. Teilweise auch politisch engagierte Teilnehmende mit tendenziell postmateriellen Selbstbildern sahen sich durch dieses Format der Politischen Bildung insofern gestärkt, als sie gelernt hatten sich souveräner in diesem komplexen Politikfeld zu bewegen und zu behaupten. Dies besonders auch deshalb, weil sie sich über den Kursbesuch aus ihrem (sicheren) Milieu herausbewegten und ihre Positionen gegen andere in dem Kurs verteidigen, partiell auch korrigieren mussten. Hier wird also die Fähigkeit und Willigkeit zur Einmischung in die Debatte gefördert.

Für einen Kursteilnehmer, der als anerkannte Persönlichkeit in größeren ethnisch-familiären Strukturen aktiv ist, war das Ergebnis noch einschneidender. Das für ihn neue, aber ‚faszinierende‘ Thema führte bei ihm zur Planung einer großen Initiative, mit der die Interessen von 70 (ethnisch homogenen) Familien in einer Großwohnanlage gebündelt werden sollten, um die Mülltrennung zu forcieren. Als fast 50jähriger Mann begann er zudem damit, zumindest für kürzere Strecken nicht mehr den Pkw, sondern das Fahrrad zu benutzen. Eine hohe Autorität dieses Mannes vorausgesetzt, könnte dies durchaus in ethnisch relativ geschlossenen Milieus eine gewisse Dynamik entfalten.

Eine weitere Teilnehmerin, die zuvor in einer Industrie- und Handelskammer tätig war, hat sich ihren Aussagen zufolge eine völlig neue Gedankenwelt eröffnet. Die Debatte über Relativierung der Wachstumsideologie oder andere Formen der Vergesellschaftung als jener über Erwerbsarbeit und Konsum hatte sie kaum nachgedacht. In der Folge nahm sie ein Studium auf und veränderte ihr Mobilitäts- und Konsumverhalten.

Insgesamt, so lässt sich resümieren, sind langfristige Formate der Politischen Bildung im Feld von Mobilitäts- und Raumordnungsfragen dazu geeignet sind, die politische Partizipation zu initiieren oder zu stärken und die persönlichen Verhaltensmuster kritisch zu überprüfen. Gerade Mobilitäts- und Verkehrsfragen bieten sich hier besonders an, weil der soziale Nahraum über die allgemeine Debatte hinaus auch Möglichkeiten der politischen Teilhabe bietet.

Literatur

aap (Akademie für Arbeit und Politik) (2008), Bedingungen für einen funktionierenden Pluralismus im Stadtteil: Das „Viertel als Modell“, Projektbericht des XX. Zweijahreskurses Sozialwissenschaftliche Grundbildung, Bremen

Brundtland-Bericht (1987), Our Common Future. Report of the World Commission on Environment and Development, Herausgegeben von den Vereinten Nationen, siehe im Internet unter: http://www.bne-portal.de/fileadmin/unesco/de/Downloads/Hintergrundmaterial_international/Brundtlandbericht.File.pdf?linklisted=2812

Bullwinkel, B. Probst, L., Stracke, J. (2011), Die Parteien im Bundesland Bremen, in: Probst, L. (Hrsg.), Politische Institutionen, Parteien und Wahlen im Bundesland Bremen, Münster, S. 47-76

IAW (Institut für Arbeit und Wirtschaft) (2012), 40/10: Kooperation Universität - Arbeitnehmerkammer, Bremen

Kahlert, J. (2005) Umweltbildung, in: Sander, W. (Hrsg.), Handbuch politische Bildung, Bonn, S. 430-441

KUA (Kooperationsbereich Universität – Arbeitnehmerkammer) (1999) Der Kooperationsvertrag, Ergänzungsvereinbarungen und Einrichtungsbeschlüsse, zusammengestellt von Karin Dachwitz, im Internet unter: <http://www.rechtsstelle.uni-bremen.de/9.3.2.%20aap%20Kooperationsvertrag.pdf>, zuletzt entnommen am 18.12.2013

Meadows, D., Meadows, D., Zahn, E., Milling, P., (1972) Die Grenzen des Wachstums. Bericht an den Club of Rome, Stuttgart

Meng, F. u. Eberwein, W. (2010) Zusammenhang herstellen durch Politische Bildung: Dritte Evaluation des Zwei-Jahres-Kurs „Sozialwissenschaftliche Grundbildung“, Bremen, kann aus dem Internet heruntergeladen werden unter: <http://www.zap.uni-bremen.de/ccm/navigation/kursangebote/zwei-jahres-kurs/>

WBGU (Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen) (2011), Hauptgutachten: Welt im Wandel – Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation, Berlin

Die Autorin/Der Autor

Dr. Frank Meng

Universität Bremen
Zentrum für Arbeit und Politik
Wiener Str./ Ecke Celsiusstr.
Eingang: Mitteltrakt (M), 1. Etage
28359 Bremen

frank.meng@uni-bremen.de

<http://www.uni-bremen.de/zap>



Für die Menschen in der Stadt: Der öffentliche Personennahverkehr als Faktor für die Funktion und Entwicklung der Ballungsräume“

Volker Arndt / BSAG

Abstract

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist heute zumindest in den Ballungsgebieten unverzichtbarer Bestandteil des Verkehrsgeschehens und somit von zentraler Bedeutung für die Verkehrs- und Umweltpolitik. Ohne ÖPNV wären Lebensqualität und Funktionsfähigkeit unserer Großstädte erheblich beeinträchtigt, weil die Verkehrsströme durch Bus und Bahn insgesamt effizienter bewältigt werden können als mit privaten Kraftfahrzeugen. Hohe, wenn auch nicht immer ausreichende Investitionen vor allem in den Schienenverkehr haben zusammen mit verkehrssteuernden Maßnahmen dazu geführt, dass der ÖPNV in den Großstädten heute eine ernsthafte Alternative zum Individualverkehr darstellt. Im Folgenden wird der Nutzen des ÖPNV für die Funktion und Weiterentwicklung der Städte dargestellt und dabei auch auf die aktuelle Situation in Bremen und bei der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) eingegangen. Bitte schreiben Sie hier ihr Abstract.

1. Nutzen des ÖPNV

1.1 Flächen sparen

Selbst wenn man nur die Sitzplatzkapazität einer Straßenbahn heranzieht, so können mit ihr bei einer Länge von knapp 40 m Länge etwa 100 Personen befördert werden. Mit dem Pkw würden dafür bei der im Berufsverkehr üblichen Besetzung von je 1,5 Personen 67 Fahrzeuge mit einer Gesamtlänge von ca. 340 m benötigt. Es liegt auf der Hand, dass der Ausbau der Straßennetze in den Ballungszentren an seine Grenzen gekommen ist und der Wettlauf mit dem Verkehrswachstum schon lange verloren ist. Unsere Innenstädte weisen einfach keine weiteren räumlichen Kapazitäten auf, zumal es nicht nur um den Fahrverkehr geht: Ein privat betriebenes Fahrzeug fährt in Deutschland im Mittel nur etwa 1 Stunde am Tag, die restliche Zeit ist es irgendwo abgestellt. Es kann aber nicht Ziel der Verkehrspolitik sein, die ohnehin knappen Flächen in den Innenstädten für eine flächenintensive (Nicht-) Nutzung als Parkplatz zur Verfügung zu stellen und damit wertvollen Raum nicht nur visuell zu beeinträchtigen, sondern auch einer wirtschaftlichen Nutzung oder ganz allgemein dem Gebrauch durch die Bevölkerung zu entziehen.

1.2 Zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes beitragen

Auch im Leistungsvermögen bietet die Straßenbahn Vorteile gegenüber dem Pkw-Verkehr. Eine im Mittel nur zu 3/4 besetzte Bahn befördert im 5-Minuten-Takt mehr Menschen als parallel im Individualverkehr fahren können. Von daher ist die Forderung nach separaten Fahrwegen für den ÖPNV nicht nur unter verkehrspolitischen, sondern auch unter mengenmäßigen Gesichtspunkten gerechtfertigt.

1.3 Emissionen verringern

Umweltpolitisch ist der ÖPNV – zusammen mit den anderen Verkehrsmitteln des „Umweltverbundes“ (Fahrrad- und Fußverkehr) – ein wichtiger Faktor für die Stadtfunktionen. Schadstoffausstoß und vor allem Lärmemissionen des Verkehrs sind heute zentrale Themen der Diskussionen um die Lebensqualität. Sicher fahren auch Bahnen und Busse nicht geräuschlos, auch wenn ihre Emissionen durch technischen Fortschritt nachhaltig reduziert wurden und werden. Der ÖPNV ist aber nicht Teil des Problems, sondern der Lösung: Die gleiche Verkehrsleistung mit Pkw abzuwickeln würde nämlich in der Gesamtbetrachtung einen ungleich höheren Lärm- und vor allem Schadstoffausstoß erzeugen. Darüber hinaus fährt die Straßenbahn vor Ort völlig abgasfrei und mehr und mehr Verkehrsbetriebe (z. B. die BSAG bereits seit 2010) beziehen ausschließlich „grünen“ Strom aus regenerativen Quellen. Diese positiven Effekte werden zunehmend auch dem Omnibusverkehr zu Gute kommen, denn die technische Weiterentwicklung insbesondere der Batterietechnologie wird spätestens zum Ende dieses Jahrzehnts dem Markt serienreife Fahrzeuge mit vollelektrischen Antrieben zur Verfügung zu stellen, die dann auch wirtschaftlich mit dem Dieselbus konkurrieren können.

2. Städtische Funktionen des ÖPNV

2.1 Daseinsvorsorge sichern

Eine zentrale Aufgabe des ÖPNV ist seine Funktion als Instrument der sozialen Daseinsvorsorge. Fast alle Aktivitäten von Menschen erfordern Mobilität. Die Wege zwischen Wohnung, Arbeitsplatz, Schule, Freizeitgestaltung, Einkaufen und sonstigen Tätigkeiten können aber nicht immer ohne motorisiertes Verkehrsmittel bewältigt werden, zumal bei den entsprechenden Einrichtungen, insbesondere bei Schulen sowie bei Einkaufs- und Dienstleistungszentren, die Tendenz zur räumlichen Konzentration auf immer größere und damit (vermeintlich?) wirtschaftlichere Standorte ungebrochen anhält. Wer aus welchen Gründen auch immer keinen Zugang zu privater motorisierter Mobilität besitzt, hat dennoch Anspruch auf Teilhabe am öffentlichen Leben und damit auf Mobilität nicht nur im Nahbereich.

Diese Aufgabe bedingt, dass der ÖPNV sein Angebot auch in Räumen und Zeiten mit relativ geringer Verkehrsnachfrage vorhalten muss. Fahrzeug- und Infrastrukturkapazitäten müssen zudem für den Maximalfall vorgehalten werden und werden für die überwiegende Zeit nicht benötigt. Zudem muss die

Dienstleistung auch erbracht werden, wenn sie gar nicht abgerufen wird. Dennoch muss die Mobilität auch bezahlbar sein, d. h. die Preisgestaltung der Verkehrsunternehmen kann sich nicht allein am betrieblichen Aufwand orientieren, sondern ist auch den Ansprüchen an soziale Teilhabe unterworfen.

Städtischer ÖPNV kann somit in der Regel nicht kostendeckend betrieben werden. Andererseits kann von einem Unternehmen nicht verlangt werden, dauerhaft defizitäre Ergebnisse zu erzielen. Infolge dessen bedarf es zusätzlicher Mittel der öffentlichen Hand, die dem Verkehrsunternehmen als Zuschuss, Defizitausgleich oder Bestellerentgelt zu Gute kommen.

2.2 Stadtentwicklung mitgestalten

Der Verkehr insgesamt und vor allem der ÖPNV als politisch am besten steuerbares Verkehrsmittel sind unzweifelhaft ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Nur wenn die Entwicklung von Baugebieten mit einer gleichzeitigen und attraktiven ÖPNV-Anbindung einhergeht, kann die Mobilität gezielt auf Bus und Bahn gesteuert werden. Bremen hat einige hervorragende Beispiele für derartige integrierte Entwicklungen aufzuweisen, wie z. B. Kattenturm und Blockdiek in den 1970er Jahren oder die vordere Überseestadt in neuerer Zeit; es gibt aber auch Negativbeispiele wie die Universität oder Huchting, die eine adäquate Straßenbahnanbindung erst nach 30 Jahren erhielten oder sogar bis heute darauf warten. Der Unterschied zeigt sich deutlich in den ÖPNV-Nutzerquoten der einzelnen Bereiche.

Umgekehrt spielen Stadtstruktur und -entwicklung eine herausragende Rolle für die Effektivität des ÖPNV. Eine höhere Bevölkerungsdichte begünstigt tendenziell die Wirtschaftlichkeit, weil mit der gleichen Kilometerleistung mehr Fahrgäste erfasst werden können; die Auslastung der Fahrzeuge wird dann nicht durch die Anzahl der Züge, sondern zunächst durch die Bemessung ihres Fassungsvermögens gesteuert. Bremen bietet, verglichen mit anderen Städten ähnlicher Größe, mit seiner geringen Siedlungsdichte und den relativ großen innerstädtischen Entfernungen nicht auf allen Verkehrsachsen die Voraussetzungen für den Einsatz von Massenverkehrsmitteln. Aus diesem Grund ist der Einsatz völlig unabhängiger Bahnsysteme (U-Bahn, S-Bahn) in Bremen (zu Recht) nie ernsthaft diskutiert worden.

Statt immer neue Baugebiete zu erschließen, die nicht nur Flächen beanspruchen, sondern auch die Errichtung von Infrastruktur auslösen, müssen die Städte ihren Handlungsschwerpunkt auf die Binnenentwicklung und Binnenverdichtung legen. Damit verkürzen sich nicht nur Wege oder entfallen ganz, sondern die vorhandene Infrastruktur kann besser ausgenutzt werden. Außerdem ist die Annahme eines weiteren Wachstums angesichts der demographischen Entwicklung zu hinterfragen: Sicher besteht eine gewisse Tendenz zur (Wieder-) Ansiedlung in der Stadt, jene wird aber durch den Sterbeüberschuss zum großen Teil ausgeglichen werden, so dass, von einigen Metropolen abgesehen, die Bevölkerungszunahme in den deutschen Großstädten eher begrenzt sein wird. Dies zeigt sich, begünstigt durch die Abwanderung jüngerer Menschen, bereits deutlich in den östlichen Bundesländern.

3. Rahmenbedingungen für den ÖPNV

3.1 Den rechtlichen Rahmen nutzen

Gemäß den einschlägigen Gesetze und Verordnungen, die von der EU-Ebene über den Bund auf die Länderebene heruntergebrochen werden, haben die Aufgabenträger – im Regelfall Landkreise oder Zweckverbände der Kommunen – zunächst Nahverkehrspläne aufzustellen und politisch zu beschließen, in denen das Verkehrsangebot und seine Weiterentwicklung über einen Zeitraum von 5 Jahren beschrieben werden. Für die Leistungserbringung ist als Regelfall die öffentliche Ausschreibung von Verkehrsleistungen vorgesehen. Es gibt jedoch die Möglichkeit, ÖPNV-Leistungen durch den Aufgabenträger direkt zu vergeben. Dazu müssen bestimmte Voraussetzungen vorliegen, unter anderem ist nachzuweisen, dass die Kostenstruktur des direkt beauftragten Unternehmens der eines „durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens“ entspricht (d. h. die Kosten müssen marktüblich bzw. konkurrenzfähig sein) und dass der Aufgabenträger auf das Unternehmen einen uneingeschränkten Einfluss „wie auf eine nachgeordnete Dienststelle“ ausübt (d. h. das Unternehmen muss praktisch vollständig im Besitz der öffentlichen Hand sein).

Da die meisten kommunalen öffentlichen Verkehrsunternehmen aus historischen Gründen – aus politischen Gründen niedrig gehaltene Beförderungstarife, Lohn- und Gehaltsniveau eher mit dem öffentlichen Dienst als mit dem privaten Transportgewerbe vergleichbar – bislang noch nicht mit den Kosten Privater konkurrieren können, lässt die EU-Verordnung Übergangszeiträume zu, innerhalb derer die Unternehmen einen Restrukturierungspfad mit engen definierten Vorgaben beschreiten können. Diesen Weg sind die meisten kommunalen Verkehrsunternehmen inzwischen mit Erfolg gegangen.

Auch Bremen hat von der Möglichkeit der Direktvergabe Gebrauch gemacht, in dem die Stadt über den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (ZVBN) der zu über 99% im Besitz der Freien Hansestadt Bremen stehenden BSAG einen „öffentlichen Dienstleistungsauftrag“ für den Zeitraum von 2011 bis 2021 erteilt hat. In diesem Vertrag sind sowohl die zu erbringenden Leistungen hinsichtlich Angebotsumfang und -qualität als auch die durch Bremen zu zahlenden Ausgleichsleistungen und deren Berechnungsmodus detailliert beschrieben. Weiterhin regelt der Vertrag die bei Angebotsänderungen und Zielverfehlungen anzuwendenden Verfahren und die Überwachung und Fortschreibung des Ausgleichsparameters, da bei der Laufzeit des Vertrags von immerhin mehr als 10 Jahren selbstverständlich nicht alle Randbedingungen als dauerhaft gegeben eingeplant werden konnten. Der Dienstleistungsauftrag ist eingebettet in einen „Kontrakt über die strategische Weiterentwicklung der BSAG“ zwischen der Freien Hansestadt Bremen, der BSAG, dem Betriebsrat der BSAG und der Gewerkschaft ver.di, der den Bestand der BSAG als leistungsfähiges stadteigenes Mobilitätsunternehmen auf Dauer sichern soll. Wesentliche Ziele sind die Absenkung des Verlustausgleichs von 54,7 Mio. € (2011) auf 40,2 Mio. € (2020), die Steigerung der Fahrgastzahlen um 10 Millionen, unter anderem durch einen Ausbau des Schienennetzes um 27 km und eine gleichbleibend hohe Angebotsqualität, die Verminderung der CO₂-Emissionen sowie die Bereitstellung von Ausbildungsplätzen und die Sicherung der Arbeitsplätze für die 2.000 Mitarbeitenden.

3.2 Dem ÖPNV Vorrang gewähren

Bremen hat sich politisch zum Ausbau des ÖPNV bekannt und in den zurückliegenden Jahren auch Tatsachen geschaffen. Der Neubau der Linie 4 bis nach Lilienthal, die Anbindungen von Universität und Flughafen, die Erschließung der Überseestadt und die Verlängerung der Linie 1 bis zum Bahnhof Mahndorf dokumentieren zusammen mit zahlreichen Verbesserungsmaßnahmen im Bestandsnetz den hohen Stellenwert des ÖPNV in der Stadt. Auch aktuell sind weitere Projekte in Bearbeitung, wie die Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting, die Führung der Linie 8 nach Stuhr und Weyhe und die Querverbindung Steubenstraße, die alle bis 2019 umgesetzt werden sollen. In den Verkehrsentwicklungsplan 2025, der zurzeit erarbeitet wird, werden weitere Straßenbahnprojekte Eingang finden. Diese Maßnahmen kann Bremen mit seinen beschränkten Investitionsmöglichkeiten nicht allein finanzieren, vielmehr ist das Land auf Förderung durch den Bund angewiesen. Zurzeit bietet das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit einer speziellen Förderkulisse noch die Möglichkeit, Schienenausbau-Großvorhaben in Ballungsräumen mit bis zu 60% zu fördern. Dieses Programm läuft jedoch 2019 aus und bis jetzt ist nicht abzusehen, ob es ein Anschlussprogramm gibt und wie dieses ausgestattet sein könnte. Immerhin hat die Politik den evidenten Investitionsstau in der Verkehrsinfrastruktur erkannt und Aktivitäten angekündigt.

Der Ausbau leistungsfähiger Schienenverkehre ist auch nötig, um die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu verbessern: Bei entsprechend starken Verkehrsströmen ist die Bahn gegenüber dem Bus wirtschaftlicher, weil die Beförderungsleistung pro Einheit deutlich höher ist. Für alle in Bremen realisierten und geplanten Ausbauprojekte wurde vorher nachgewiesen, dass das Betriebsergebnis der BSAG durch geringeren Betriebsaufwand bzw. zusätzliche Fahrgelderträge verbessert wird.

Gleichwohl ist der postulierte Vorrang für den ÖPNV nicht immer und überall umsetzbar: Oft können, gerade in Bremen mit seinen relativ beengten Straßenverhältnissen, die Nutzungsansprüche aller Verkehrsarten, wie z. B. Kraftfahrzeugverkehr, Radverkehr, ruhender Verkehr nicht befriedigt und schon gar nicht mit der Aufenthaltsfunktion des Straßenraums in Einklang gebracht werden, ohne dass Kompromisse eingegangen werden müssen. Der Ausbau des ÖPNV darf in diesen Bereichen nicht dazu führen, dass die Straßenbahn dort als Fremdkörper wahrgenommen wird und die anderen Straßenfunktionen unangemessen einschränkt. An besondere Bahnkörper ist in solchen Bereichen gar nicht zu denken. Andererseits darf der Linienbetrieb nicht so behindert werden, dass die Fahrzeiten nicht mehr konkurrenzfähig sind oder häufige Betriebsstörungen die Zuverlässigkeit des Angebots beeinträchtigen. Lebenswerte Straßen und Quartiere sind attraktiv für Bewohner, Besucher und Kunden, und diese stellen schließlich das Kundenpotenzial des ÖPNV dar, der aber wiederum nur dann attraktiv ist, wenn die Leistung stimmt.

3.3 Die Finanzierung sichern

Seit den 1960er und 1970er Jahren wurde in den Ballungsräumen unter erheblicher Förderung durch Bund und Länder massiv in die Infrastruktur vor allem unabhängiger Bahnen investiert. Diese Anlagen erreichen jetzt nach und nach ihre Lebensdauer und müssen saniert bzw. ersetzt werden. Vor dem Hintergrund der allgemein unbefriedigenden Finanzsituation der Kommunen werden diese die erforderlichen Investitionen

kaum leisten können. Die Förderkulissen von Bund und Ländern kennen bis jetzt jedoch nur den Neubau, nicht aber den Ersatzbau. In Deutschland wurden bereits erste Stadtbahnabschnitte stillgelegt, weil die anstehende Streckensanierung nicht darzustellen war. Es ist daher nötig, zunächst einmal in Politik und Öffentlichkeit für dieses bisher kaum bekannte Thema zu sensibilisieren und dann eine langfristige Mittelbereitstellung zu erreichen. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen hat zu diesem Zweck eine Infrastrukturinitiative ins Leben gerufen.

4. Aktuelle Anforderungen an den ÖPNV

4.1 Die Qualität weiter verbessern

Die Daseinsvorsorge ist in den Ballungsräumen heute flächendeckend gewährleistet, d. h. im Allgemeinen steht allen Einwohnern in einer Entfernung von je nach örtlich festgelegtem Einzugsbereich von 300 bis 600 m ein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung. Dies allein reicht aber nicht, wenn ÖPNV eine ernsthafte Alternative zum motorisierten Individualverkehr sein soll. Bei den privaten Fahrzeugen steigt der Komfort kontinuierlich an. Damit muss der ÖPNV Schritt halten:

- ! Die Reisezeit muss konkurrenzfähig sein, d. h. nicht automatisch kürzer als mit dem Auto, wenn dafür andere Komfortmerkmale gegeben sind, wie z. B. Möglichkeit zum Lesen oder Wegfall der Parkplatzsuche.
- ! Die gesamte Wegekette muss komfortabel sein. Komfortable, geräumige und klimatisierte Fahrzeuge nützen dem Kunden nichts, wenn er nicht einfach, bequem und gut informiert zur Haltestelle kommt, d. h. Zugänge und Aufenthaltsqualität von Haltestellen und umfassende aktuelle Informationen müssen ebenso im Fokus des Verkehrsunternehmens stehen wie die reine Beförderung.
- ! Eine hohe Verfügbarkeit (Taktdichte) muss einen relativ spontanen Reiseantritt ermöglichen. Der Fahrgast soll seinen Tagesablauf nicht nach dem Fahrplan richten müssen, sondern eher umgekehrt. Dabei sind gute Anschluss- und Umsteigebedingungen selbstverständlich.
- ! Die Leistung muss zeitlich und funktional zuverlässig erbracht werden. Bei Abweichungen muss der Fahrgast kurzfristig informiert werden – auch über Alternativen.
- ! Ein ausreichendes Platzangebot ist vorzuhalten. Sitzplätze sind im Großstadtverkehr nicht immer verfügbar; das Angebot muss aber so bemessen sein, dass Stehplätze nur für kurze Reiseweiten in Kaufgenommen werden müssen.
- ! Die Preiswürdigkeit aus Sicht des Kunden für die Gesamtleistung muss gegeben sein. Das beinhaltet auch ein verständlich und logisch aufgebautes Tarifsysteem.

4.2 Barrieren abbauen

Zur Teilhabe am öffentlichen Leben gehört auch, dass Menschen mit Mobilitätsbehinderungen selbstständig und selbstbestimmt am ÖPNV teilnehmen können. Dies haben die Verkehrsunternehmen lange vernachlässigt. Erst seit etwa 20 Jahren werden Niederflurfahrzeuge beschafft und Programme zur Ertüchtigung von Haltestellen durchgeführt. Die Anforderungen steigen weiter – nicht nur durch die entsprechende UN-Konvention und wachsendes Selbstbewusstsein der Betroffenen, sondern auch durch die demographische Entwicklung. Es geht nämlich nicht nur um die vordergründig Mobilitätsbehinderten wie z. B. Rollstuhlfahrer oder Sehbehinderte, sondern auch um „Alltagsbehinderte“ wie Menschen mit Kinderwagen, Ältere mit Rollatoren). Der bremische ÖPNV hat sich dieser Aufgabe bereits 1988 und damit als eine der ersten deutschen Städte gestellt und seitdem nur noch Niederflurfahrzeuge mit Hubliften für Rollstühle beschafft. Der Fahrzeugpark ist seit 2002 beim Bus und seit 2010 bei der Straßenbahn vollständig niederflurig; allerdings gibt es bei den Haltestellen noch großen Nachholbedarf. Im Übrigen ist die Minimierung von Stufen und Spalten beim Ein- und Ausstieg nicht nur für Mobilitätseingeschränkte unverzichtbar, sondern darüber hinaus für alle anderen Fahrgäste sinnvoll, da sie eine Unfallgefahr weitgehend eliminiert und darüber hinaus zu einer Verkürzung der Haltestellenaufenthaltszeiten beiträgt.

4.3 Den technischen Fortschritt nutzen

Die Abkehr von den zu Ende gehenden fossilen Brennstoffen hat einen erheblichen Innovationsschub in der Transporttechnologie ausgelöst, der sich beim ÖPNV vorwiegend auf den elektrischen Fahrzeugantrieb bezieht. Während Straßenbahnen schon seit rund 120 Jahren fester Bestandteil der Elektromobilität sind, richtet sich der Fokus daher jetzt auf den Bus. Auch hier hat es über lange Zeit ein verbreitetes vollelektrisches Verkehrsmittel, den O-Bus, gegeben. Während diese Systeme in Osteuropa auch heute noch das Rückgrat der städtischen Nahverkehre darstellen, wurden sie in Westeuropa seit den 60er Jahren massiv zurückgebaut, weil man den Dieselbus für flexibler und wirtschaftlicher hielt. Tatsache ist, dass O-Busse wesentlich höhere Beschaffungskosten als Dieselbusse aufweisen, dass Infrastruktur in Gestalt von Fahrleitungen und Stromversorgungseinrichtungen zu erstellen und vorzuhalten ist und dass das System aufgrund der Trassengebundenheit der Fahrzeuge weniger flexibel auf Betriebsstörungen und Linienwegveränderungen reagieren kann. Andererseits liefern der höhere Fahrkomfort und die bei hoher Auslastung und Betriebsleistung günstigere Aufwandsentwicklung zusammen mit dem vor Ort entfallenden Schadstoffausstoß durchaus gewichtige Argumente pro O-Bus.

Elektromobilität bei Omnibussen wird aber möglicherweise bald ganz ohne Stromzufuhr auf der Strecke möglich: Die Batterietechnologie ist mittlerweile weit fortgeschritten. In ersten Tests bei der BSAG wurde bereits eine Reichweite von 270 km mit einer Batterieladung erzielt. Etwa 2016 werden die ersten vollelektrischen serienreifen Busse am Markt erwartet.

4.4 Mit Anderen vernetzen

Aktuell befindet sich der Mobilitätssektor in einer Umbruchsituation. Diese hat mehrere Ursachen:

In den 50er und 60 Jahren des letzten Jahrhunderts hatte die Verkehrspolitik überwiegend zugunsten des Autoverkehrs gehandelt; die Schaffung der „autogerechten Stadt“ war über lange Zeit das Postulat auch von maßgeblichen Stadtplanern. Ab den 70er Jahren setzte ein Umdenken ein, ausgelöst vordergründig durch die erste „Ölkrise“ 1973; aber zu dieser Zeit wurde schon nach und nach deutlich, dass die Städte die Flächenansprüche und Beeinträchtigungen durch einen ungebremst weiter wachsenden Autoverkehr nicht würden bewältigen können – weder kapazitätsmäßig noch finanziell.

Zu diesen Flächenansprüchen kommt aktuell das zunehmende Bewusstsein der Endlichkeit fossiler Brennstoffe. Gleichzeitig eher steigender Mobilitätsbedarf führt zwangsläufig zu Überlegungen, die notwendigen Ortsveränderungen anders zu organisieren. Andere Verkehrsarten sind aber nur bedingt geeignet, alle Anforderungen zu erfüllen: Dem Fußgängerverkehr sind schon physikalisch enge Grenzen gesetzt. Fahrradverkehr ist ebenfalls auf eher kürzere Strecken beschränkt und auch nicht bei allen Wetterbedingungen attraktiv, und auch der ÖPNV kann mit seinem überwiegend auf stärkere Verkehrsströme ausgerichteten räumlichen und zeitlichen Angebot nicht alle Mobilitätswünsche befriedigen. Es liegt daher auf der Hand, diese Verkehrsmittel, die alle zum Umweltverbund zählen, miteinander zu vernetzen, damit jeder Verkehrsträger seine Stärken in die Beförderungskette von der Quelle zum Ziel einbringen kann. Konkret bedeutet dies z. B. eine bessere Zugänglichkeit von Straßenbahnhaltestellen durch Fußgänger und Radfahrende sowie weitere komfortable und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, denn oft ist es bei einem an sich guten ÖPNV-Angebot gerade die „letzte Meile“, die aufgrund mangelnder Qualität zu Zeit- und Komfortverlusten führt. Ebenso wichtig ist eine durchgängige und leicht handhabbare Tarifierung, also die Möglichkeit, mit demselben Ticket alle Leistungen im Umweltverbund nutzen zu können, z. B. auch Ladestationen für Elektrofahrräder oder CarSharing-Angebote.

Diese bessere Vernetzung wird durch den technologischen Fortschritt, vor allem in der Informationstechnologie, begünstigt. Hier ist die Vernetzung von Nutzerinformationen (Echtzeitfahrpläne, Verkehrsstörungen, Standorte von Bike-and-Ride-Anlagen, Verfügbarkeit von CarSharing-Fahrzeugen usw. einschließlich entsprechender Tarifinformationen) bereits weit fortgeschritten, so dass eine geschlossene Wegekette von Tür zu Tür nicht nur mit kurzen Vorlaufzeiten geplant, sondern während der Reise laufend kontrolliert und erforderlichenfalls an geänderte Verkehrsverhältnisse angepasst werden kann. Nächster Schritt wird die entsprechende Weiterentwicklung der Bezahlssysteme sein.

Diese Multimodalität wird begleitet durch eine Verschiebung zuungunsten des privaten Kraftfahrzeugs in der Werteskala jüngerer Menschen. Sie wachsen – zumindest in den Ballungsgebieten – nicht mehr automatisch in die Gruppe der Führerscheinbesitzer und Autofahrer hinein. Das Auto als Statussymbol büßt seine Bedeutung in dieser Altersgruppe mehr und mehr ein.

4.5 Den Bürger mitnehmen

Verkehrspolitik und -planung erfreuen sich einer hohen Anteilnahme seitens der Bevölkerung. Fast jeder ist irgendwann einmal auch Fußgänger, Fahrradfahrer, Autofahrer und ÖV-Fahrgast. Verkehr betrifft jeden – und beeinträchtigt irgendwann auch jeden. Infolgedessen spielt er eine wichtige Rolle in allen Diskussionen über die Verbesserung oder auch nur Bewahrung der Lebensqualität in unseren Städten.

Die individuelle Bereitschaft, als Folge verkehrlicher Maßnahmen Restriktionen für das eigene Handeln in Kauf zu nehmen, ist jedoch nicht besonders ausgeprägt. Durchfahrtsverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Restriktionen für ruhende Verkehre oder eine andere Aufteilung der Verkehrsflächen werden, wenn sie nicht gerade unmittelbar vor der eigenen Haustür stattfinden, häufig als Angriff auf die persönliche Freiheit empfunden. Der Blick für großräumige, manchmal sogar gesamtstädtische Wirkungen von vermeintlich lokalen Maßnahmen ist bei Bewohnern und teilweise auch in den ortspolitischen Gremien nur selten gegeben. Zudem lassen sich Protestpotenziale leichter mobilisieren als mögliche Befürworter.

Vor diesem Hintergrund ist die Forderung nach früherer und besserer Beteiligung der Betroffenen bei Verkehrsprojekten verständlich. Die heutigen Planungsverfahren beispielsweise für Straßenbahnneubauten sind weder wirklich bürgernah noch „barrierefrei“. Für Laien weitgehend unverständliche Pläne und Fachbeiträge und überhaupt der Umfang der Planfeststellungsunterlagen erlauben dem Einzelnen weder inhaltlich noch zeitlich einen tatsächlichen Einblick, geschweige denn eine Beurteilung. Andererseits sind detaillierte Fachuntersuchungen (z. B. Aussagen zu Lärm, Erschütterungen, Umweltverträglichkeit, Elektromog, Ausgleichsmaßnahmen usw.), die sich zwangsläufig einer Fachterminologie bedienen, unverzichtbar, wenn die Auswirkungen des Vorhabens belastbar prognostiziert und durch die Genehmigungsbehörde rechtssicher beurteilt werden sollen. Oft bleibt dann für den tatsächlich oder vermeintlich Betroffenen nur der Weg, im Anhörungsverfahren Einwendungen zu erheben und ggf. später gegen den Planfeststellungsbeschluss zu klagen – meist mit hohem materiellen und zeitlichen Aufwand auf allen Seiten und Frustration bei mindestens einer der Parteien.

Das Misstrauen gegenüber Großprojekten wie z. B. Stuttgart 21, Flughafen Berlin-Brandenburg oder Elbphilharmonie ist evident. Wenn künftig überhaupt noch Großvorhaben umgesetzt werden sollen, müssen die Vorhabenträger bessere Beteiligungsmodelle entwickeln, die auch lange vor Eintritt in die rechtlichen Verfahren einsetzen. Hier sind Behörden und Vorhabenträger noch in der Findungsphase. Von Anfang an eindeutig sein müssen dabei Zielsetzung und Rahmen, z. B. ob es noch um das „ob“ oder nur noch um das „wie“ eines Projekts geht und welchen Gremien welche Entscheidungsbefugnisse zukommen. Gerade ÖPNV-Projekte wie Straßenbahnausbauten haben in der Regel Bedeutung für den gesamtstädtischen Verkehr, werden aber wegen möglicher kleinräumiger Auswirkungen auf Stadtteilebene vielfach kritisch gesehen und blockiert. Hier sind die politischen Gremien gefordert, ihre Verantwortung für das gesamte Gemeinwesen wahrzunehmen und nicht vorrangig örtliche Interessen zu bedienen.

Für das Beteiligungsverfahren ist bereits entscheidend, wann und mit welchem Konkretisierungsgrad der Vorhabenträger in die Öffentlichkeit geht. Eine völlig offene oder nur sehr grobe Planung („weißes Blatt“) ist unzumutbar, weil sie den Laien überfordert und unnötige Zielkonflikte auslöst. Eine fertige Entwurfsplanung erweckt dagegen den Eindruck, hier solle den Betroffenen ein Projekt „übergestülpt“

werden, bei dem sie allenfalls noch kosmetische Mitwirkungsmöglichkeiten hätten. Dies führt vielfach zur Resignation Einzelner, oft aber auch zu organisiertem Widerstand der Projektgegner, zur Infragestellung fachlicher Bewertungen und zu allgemeinem Unmut gegenüber Entscheidungen „von oben“. Planungsworkshops, Runde Tische, Bürgerforen und ähnliche Veranstaltungen haben sich dabei mehr oder weniger bewährt. Der einzelne Bürger muss Gelegenheit haben, die Planung und die konkreten Auswirkungen auf sein Lebensumfeld verstehen und, falls im Rahmen der Projektziele möglich, beeinflussen zu können. So ist es beim sehr kontroversen Projekt der Linie 4 von Bremen nach Lilienthal mit einer Reihe von Workshops gelungen, die Entwurfsplanung in vielen Details im Sinne Betroffener zu verbessern und damit einen Teil der Gegner zu befrieden, auch wenn nicht alle Vorbehalte abgebaut werden konnten und das Projekt doch noch Gegenstand eines Gerichtsverfahrens wurde. Aber auch hier trug der Nachweis, dass die Vorhabenträger sich entsprechend bemüht hatten, schließlich dazu bei, dass das Gericht eine ordnungsgemäße Abwägung der einzelnen Interessen erkannte und dem Projekt zur Realisierung verhalf.

4.6 Verkehr integriert planen

Der in Bremen zurzeit erarbeitete Verkehrsentwicklungsplan 2025 (VEP) berücksichtigt die oben beschriebenen Tendenzen und Entwicklungen. Seine Ziele sind unter anderem die Förderung des „Umweltverbundes“, der aus Fuß- und Fahrradverkehr sowie dem ÖPNV gebildet wird, dies aber unter Berücksichtigung der notwendigen Kraftfahrzeugverkehre. Es erfolgt eine beispielhafte integrierte Betrachtung aller Verkehrsarten mit ihren Abhängigkeiten und Zielkonflikten unter einem breit angelegten Beteiligungsprozess. Dieser setzte bereits in der Zielfindungsphase ein. In enger Anknüpfung an Politik, Bevölkerung und Interessenverbände sowohl auf gesamtstädtischer als auch auf Stadtteilebene wurden die Ziele des VEP identifiziert und festgelegt und zunächst ein Basisszenario erstellt, in dem das Verkehrsgeschehen für das Jahr 2025 prognostiziert wird. Dies fußt auf den fortgeschriebenen demographischen und wirtschaftlichen Strukturdaten und der Annahme, dass die vereinbarten Projekte im Straßenbau (z. B. BAB 281) oder im ÖPNV-Ausbau (z. B. Linie 1 nach Huchting) bis dahin realisiert sind. Sodann werden Trend-Szenarien mit verschiedenen Blickwinkeln erarbeitet (Förderung des Kfz.-Verkehrs, Förderung des ÖPNV, Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs, Förderung des Umweltverbundes und Annahme einer exorbitanten Erhöhung der Mobilitätskosten), in denen eine Reihe entsprechender Maßnahmen unterstellt wird. Aus diesen Maßnahmen werden dann nach einer Wirkungsanalyse und Bewertung diejenigen ausgewählt, die in das sogenannte Zielszenario aufgenommen werden, aus dem wiederum ein konkretes Handlungskonzept gebildet wird mit denjenigen Maßnahmen, die bis 2025 konkret umgesetzt werden sollen und auch finanziell darstellbar sind. Für Bremen als Haushaltsnotlageland bestehen dabei keine großen Handlungsspielräume; es kommt also vor allem darauf an, Maßnahmen mit großer Wirkung und geringen Investitions- und laufenden Kosten zu finden.

Die Autorin/Der Autor

Titel VORNAME NACHNAME

Dipl.-Ing. Volker Arndt arbeitet seit 1990 bei der Bremer Straßenbahn AG und leitet dort seit 1998 den Bereich Verkehrs- und Infrastrukturplanung. Dieses Aufgabengebiet erstreckt sich von der strategischen langfristigen Netzausrichtung über die Linienplanung bis hin zur konkreten Projektplanung und umfasst ferner die Planung des quantitativen und qualitativen Verkehrsangebots.



Impressum

Prof. Dr. Andreas Klee
Zentrum für Arbeit und Politik (zap)
Universität Bremen
Forschungsverfügungsgebäude (FVG)
Wiener Straße/Ecke Celsius Straße
28359 Bremen

Kontakt

zap-Journal@uni-bremen.de