

Schluss mit lustig – Reform nationaler, regionaler und lokaler Verkehrsplanungsprozesse überfällig!

Methoden und Verfahren der konzeptionellen Verkehrsplanung entsprechen schon seit langem nicht mehr den gesellschaftlichen – geschweige den wissenschaftlichen – Ansprüchen. Merkwürdig ist, dass den meisten von uns Planerinnen und Planern die Vergreisung der deutschen Verkehrsplanungsprozesse, und hier insbesondere der Bedarfsplanungen des Bundes, der Länder und der Kommunen durchaus bewusst ist, grundlegende Veränderungen bislang aber ausblieben. Dabei haben beispielsweise bereits 1989 namhafte Professoren wie Steierwald, Schönharting, Schnüll, Ruske, Willeke und Rothengatter im Rahmen eines FGSV-Kolloquiums neue, „ganzheitliche“ Planungs- und Bewertungsverfahren gefordert. Schon zuvor wurde u.a. der Ruf laut, sich von den rein betriebs- und volkswirtschaftlich orientierten Strukturen und Bewertungen zu lösen und integrierte sowie zielorientierte Planungen durchzusetzen. Die Forderungen sind bis heute nicht eingelöst worden. Die Ursachen für den bislang ausbleibenden Wandel mögen vielfältig sein:

- Integrierte Betrachtungen mehrerer Verkehrssysteme, unterschiedlichster Maßnahmen und aller Wirkungen über den jeweiligen Lebenszyklus sind äußerst komplex, erfordern Systemverständnis und bisher nur im Ansatz vorhandene Evaluationen von Wirkungszusammenhängen und Rückkopplungen.
- Die Verfeinerung archaischer Verfahren erscheint demgegenüber einfacher und vermeidet aufwändige, aber erforderliche Auseinandersetzungen mit Werten und Wertungen.
- Gesellschaftliche Wertvorstellungen sind objektiv schwer zu ermitteln und erfordern kaum zu aktivierende Partizipation bei abstrakter Methodenentwicklung.
- Die Planungshoheit für Verkehrsteilsysteme und –netze wird an finanziellen Rahmenbedingungen und Zuschnitten von Finanzhaushalten statt an verkehrlichen Funktionen festgemacht.
- Politische Entscheidungsträger vermeiden die Festlegung verbindlicher und konkreter Ziele.

Die aufgezählten Punkte rechtfertigen noch lange kein Festhalten an nur bruchstückhaft angekoppelten Verfahren, die bemerkenswerte Paradoxe hervorrufen. So werden in der Bedarfsplanung des Bundes und der Länder nur Infrastrukturinvestitionen gegenübergestellt, obwohl ordnungspolitische, fiskalische, verkehrsrechtliche oder „weiche“ Maßnahmen zu vergleichbaren Erfolgen führen könnten. So müssen auf regionaler Ebene ausschließlich Nahverkehrspläne erstellt werden, obwohl integrierte Systembetrachtungen zu anderen Schlussfolgerungen führen können. So überwiegen auf kommunaler Ebene Einzelplanungen, ohne den Gesamtzusammenhang zu kennen.

Der Bedarf wird überwiegend daran festgemacht, ob die Nutzen die Kosten um einen bestimmten Faktor übersteigen, wobei der Nachweis - mittels einer Mängelanalyse im Vergleich zu Zielsetzungen - fehlt, ob Nutzer und Allgemeinheit dieser Maßnahmen tatsächlich bedürfen. Dabei enthalten Nutzen-Kosten-Analysen eine verschleierte Gewichtung politischer Ziele mit dem Hauptgewicht auf Reisezeitvorteilen, die sogar meist unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegen und durch städtebauliche, Raumwirksamkeits- und Umwelteffekte nicht wettgemacht werden – und dieses bei dem anerkannten und keineswegs nachhaltigen Sachverhalt, dass bei einer gewissen Stabilität der Reisezeiten „gewonnene Zeit“ lediglich in die Zurücklegung längerer Entfernungen investiert wird.

Hinzu kommt, dass eine Fülle neuer sektoraler Verfahren, wie strategische Umweltprüfung, Sicherheitsmanagement, Aufstellung von Lärminderungs- und Luftreinhalteplänen entstehen, die nur so nach integrierter Betrachtung im Einklang mit Raumordnung und Siedlungsstrukturplanung schreien. Dabei scheint niemand zu bemerken, dass auch infolge meist umweltbezogener EU-Richtlinien verbindliche Standards eingeführt werden, während in den anderen Wirkungsbereichen wie Erreichbarkeit, Zuverlässigkeit, Unfall(kosten)raten oder Stadtqualität keine konkreten Ziele entgegen zu stellen sind.

Punktum – wir haben jetzt und sofort die Aufgabe, uns von den Methoden und Verfahren der Vergangenheit zu lösen. Der Blick in die Zukunft zeigt, dass neben dem Wachstum schon begonnene Schrumpfungsprozesse aufkeimen und immer weniger Erwerbstätige die heute vorhandene und in Planung befindliche Infrastruktur betreiben und erhalten müssen. Mit der Abnahme der Bevölkerungszahl und der Überalterung wird die Mobilitätssicherung aller Personengruppen einen neuen Stellenwert erhalten. In Zeiten knapper Kassen stellt sich zunehmend die Frage, wie Qualitätsstandards erreicht bzw. aufrechterhalten werden können und wie das Verkehrsangebot auf die Nachfrage optimal abzustimmen ist.

Was tun? Ganz einfach:

- Strategisch planen – (Verkehrs)infrastruktur in Wachstumsregionen stärken, in Schrumpfungsregionen rückbauen oder liegen lassen,
- verbindliche Ziele konkret formulieren – dabei nicht auf die Politik warten, sondern als Planer/in ständig „bohren“ und ein Kernset an Indikatoren und Standards zusammenstellen,
- niemals ohne den Prognosehorizont 2050 Entscheidungen vorbereiten – für zwischenzeitliche Nachfragespitzen Lösungen der „light infrastructure“ entwickeln,
- integriert planen – reine Infrastrukturpläne und sektorale Pläne, auch Nahverkehrspläne ohne

verkehrssystemübergreifende Betrachtungen, boykottieren und Gesamtentwicklungspläne anstreben,

- Einzelplanungen nur vorantreiben, wenn sie im größeren räumlich-verkehrlichen Kontext untersucht wurden,
- über Wertvorstellungen diskutieren – verdeckte Gewichte in Bewertungen entschleiern,
- neue Bewertungsverfahren anwenden – die Nutzen-Kosten-(Effizienz-)Analyse zunächst durch echte Effektivitätsbetrachtungen (punktgenaue Zielerreichung) und echte Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (minimale Kosten zur punktgenauen Zielerreichung), später durch noch zu entwickelnde Lebenszyklusanalysen (alle Wirkungen über die Laufzeit) ersetzen, zumindest ergänzen.

Lasst uns beginnen – so schwer kann es nicht sein!

Ihr