

Das Dorf - ein Verkehrssachzwangsystem?

Karl Klühspies*

Früher waren Begriffe wie STADT, DORF, MARKT oder KLEINSTADT eindeutig definiert. Heute dagegen tut man sich manchmal schwer, sie auseinanderzuhalten. Gelegentlich gelingt dies überhaupt nicht mehr; dann nämlich, wenn es sich um breitartig ausufernde, Nachbargemeinden verschlingende Großstädte oder sich großstädtisch gebärdende Dorfstrukturen handelt. Die Gründe dafür sind vielfältiger Art und man könnte ein ganzes Seminar damit bestreiten, die politischen, marktwirtschaftlichen, planwirtschaftlichen, planerischen oder gar ideologischen Gründe dafür herauszufinden. Ich versuche deshalb, das mir gestellte Thema der Verkehrsstrukturen in ländlichen Gebieten durch Beschränkung auf weniger bekannte Aspekte und vor allem Zusammenhänge aufzuarbeiten, um darzustellen, daß Verkehrsplanung, wie wir sie heute haben samt ihren Folgen, nicht zufällig so ist und noch weniger so bleiben müßte.

Ich möchte mit einer konkreten Frage beginnen: Ist STADTPLANUNG = DORFPLANUNG oder DORFPLANUNG = STADTPLANUNG? Die Frage drängt sich einem auf, weil es zwar STADTPLANER, aber keine DORFPLANER gibt. Vermutlich würde es als Diffamierung angesehen, jemanden als "Dorfplaner" zu bezeichnen. Hier haben wir bereits einen ersten Hinweis auf ein offensichtliches Mißverständnis, besser Unverständnis der in vieler Hinsicht unterschiedlichen Problemstellungen von Stadt und Land.

Auch besteht ein hinreichender Verdacht, daß ein vielleicht geschichtlich zu begründendes Trauma, eines heute kaum mehr aufrechtzuerhaltenden sozialen Gefälles zwischen Stadt und Land im Unterbewußtsein mancher Politiker und Planer den Drang verursacht, sich so städtisch zu geben wie möglich - und sei es um den Preis des Gesichtsverlustes, der freilich gar nicht mehr wahrgenommen wird. Man wundert sich bloß, daß es trotz aller Anbiederung immer mehr *Durchreisende* gibt.

Sind aus dieser Sicht das Dorf, der Markt, die Kleinstadt heute bereits potentielle Satellitenstädte der großen Metropolen oder haben sie noch eine eigene Kultur und Aufgabe? Im klassischen Verständnis kam ihnen die Aufgabe zu, die Stoff-

ströme der Umgebung zu veredeln und zu vermarkten. Diese Aufgabe ist, dank einer völlig verfehlten Agrarpolitik, die den Großbetrieb fördert und den kleinen und mittleren Betrieb zur Aufgabe zwingt, heute vielfach auf nur noch wenige Gemeindemitglieder beschränkt. Die anderen sind gezwungen, sich Arbeit in den Verdichtungsräumen zu suchen. Das bringt nicht nur vorher unbekannte Verkehrsprobleme mit sich, sondern auch folgenschwere Identifikations-Umorientierungen, weil diejenigen, die ihre Existenz aufgeben mußten oder gleich gar nicht etablieren konnten (Junge Generation), den Prestigeverlust der verlorenen sozialen Einbindung durch Angleichung und letztlich Verankerung im neuen Bereich - dem städtischen - zu kompensieren suchen. Dies wird natürlich gegenüber den traditionellen Strukturen, von denen man sich enttäuscht und ausgebootet sieht, durch betont unterschiedliche, also städtische Lebensweise im Sinne rechtfertigender Identifikation zum Ausdruck gebracht. Zusätzlich verstärkt werden diese Probleme, also auch die Verkehrsprobleme, durch Stadtbewohner, die aufs Land ziehen, weil das Wohnen in der Stadt zu teuer oder unerträglich wurde oder weil ganz einfach steuerlicher Aberwitz den Kauf einer Zweitwohnung nicht bloß anreizt, sondern sogar als zwingende Vernunft erscheinen läßt. Auch diese unterschiedlichen Personenkreise werden gleichwohl jeweils auf ihre Art versuchen, die Stadt mit aufs Land zu nehmen, entweder um den vermeintlichen sozialen Abstieg zu überspielen oder den sozialen Aufstieg mit dem damit verbundenen Konsumzwang und Luxus zu dokumentieren. Die Landgemeinden fördern diese Entwicklungen unbewußt, indem sie oftmals allzu kurzfristig Bauland ausweisen, auf dem dann, der beschriebenen Nachfrage entsprechend, "modern" gebaut wird, d.h. *städtisch*, in der anonymen Serie, im monotonen Planquadrat, alles schön eingezäunt, mit überbreiten Erschließungsstraßen, die in seltsamem Kontrast stehen mit dem Kleingeist der anliegenden Bauten.

Auch die Hoffnung, daß wenigstens die übriggebliebenen Großbetriebe den Bestand der ländlichen Kultur gewährleisten, trägt zumeist. Zum einen ist schon die Struktur des Großbetriebes der Industrie, also dem Städtischen wesensverwandter

als der ländlichen Tradition. Man denke bloß an die Massentierhaltung oder den Maschinenpark. Zum anderen ist das Bewußtsein, daß man etwas produziert, was niemand braucht, was letztlich bloß in Lagerhäuser oder auf Halde kommt bzw. zu Schleuderpreisen verscherbelt wird, nicht gerade ein Stimulans für besondere Traditionsverbundenheit. Das Gefühl, unter Ausschöpfung aller Möglichkeiten der Rationalisierung und Mechanisierung, mit immer mehr Gift- und Düngereinsatz und unter Aufblähung auf Maximalgrößen letztlich etwas Idiotisches zu tun und dafür vom Steuerzahler nicht bloß ausgehalten, sondern auch noch als Umweltzerstörer geschimpft zu werden - man liest es in allen Zeitungen, bekommt es täglich in Rundfunk und TV zu hören - sabotiert die Identität. Auch hier wird man dazu tendieren, das angeschlagene, nur noch in einer absurden Scheinwelt verankerte Selbstbewußtsein durch Mithalten mit dem, was als erfolgreich angesehen wird, zu stärken. Das aber glaubt man allemal den fortschrittlichen Städtern anschauen zu müssen. Kann man es also einer Gemeinde verübeln, wenn sie - nach jahrzehntelangem Zuwarten - plötzlich auch ein Quentchen aus dem allgemeinen Steuertopf für ihren Straßenbau zugewiesen bekommt und nun darangeht, ihren Dorfanger zuzuschütten, Bäume umzusägen und alles aus dem Wege zu räumen, was den Sprung nach vorne von der "Rückständigkeit" in die Modernität behindern könnte? Kann man hier noch argumentieren, daß der Geldsegen möglicherweise nur deshalb zur Verfügung steht, weil andere Gemeinden inzwischen auf diese Art des Fortschrittes freiwillig verzichtet?

Vor diesem hier nur grob umrissenen psychologischen Hintergrund erhellen sich einige Gründe dafür, daß anscheinend latent eine fast unbegrenzte und für Außenstehende kaum begreifliche Bereitschaft vorhanden ist, die eigene Tradition einzuhandeln gegen selbst fragwürdigste moderne "Errungenschaften"? Anders sind die vorhandenen Brutalitäten und Scheußlichkeiten in den Ortsbildern kaum zu erklären. Verstärkt und potenziert werden solche Tendenzen durch die gesamtgesellschaftlich akzeptierte marktwirtschaftliche Maxime des Herausholens, was herauszuholen ist (Motto: Wir wären schön dumm, nein zu sagen, wenn es der Staat bezahlt!). Parallelen zu dieser Entwicklung findet man auch in den Städten (z.B. im weitgehenden Verlust ihrer Individualität, im unfreiwilligen Exodus der Bevölkerung usw.).

Es wäre ein einseitiges Bild, würde man daneben vergessen, daß in erheblichem Maße auch von außen kommende Einflüsse und Eingriffe auf die Entwicklung der ländlichen Gebiete Einfluß nehmen. Zweifellos hat der Individualverkehr (neben der Flurbereinigung) hier die größten, brutalsten und verhängnisvollsten Eingriffe in die Land-

schaft, zu der ich das Dorf, den Markt, auch noch die Kleinstadt rechnen möchte, verursacht.

Dafür gibt es eine ganze Reihe von Ursachen, die hinlänglich bekannt sind, angefangen bei der Notwendigkeit einer übergeordneten Infrastruktur, bei der sich die verantwortlichen Planer auf "Interessen der Allgemeinheit" berufen, bis hin zum gemeindlichen Interesse einer Anbindung an wichtige Verkehrsadern.

Ich möchte allerdings die Frage stellen, ob das zitierte "Interesse der Allgemeinheit" in allen Fällen einer objektiven Überprüfung standhält, ob es also wirklich an den übergeordneten Interessen der Gesamtbevölkerung gemessen wurde, oder ob es sich nicht auch gelegentlich bloß um die Vorgabe einer einflußreichen Lobby handelt. Ich möchte fragen, ob die gefundenen Lösungen wirklich immer dem letzten Erkenntnisstand entsprechen oder ob es sich nicht des öfteren bloß um die bequeme Fortschreibung und Förderung eines Trends handelt, von dem man sagt, daß davon die nationale Konjunktur gewichtiger noch: jeder 7. Arbeitsplatz - abhängig sei. Das wäre freilich der politisch bequemste Weg: Er erspart das Nachdenken und Handeln zum Abbau unerträglicher nationaler Abhängigkeiten von bestimmten Industrien oder zur alternativen Arbeitsplatzsicherung und setzt gleichzeitig die sogenannten "Sachzwänge", mit denen die alte Politik und Strategie gegen alle Widerstände und Krisen durchgesetzt werden kann.

Bleiben wir beim Sachzwang. Da ist zunächst allgemein festzustellen, daß es offenbar verschiedene Arten von Sachzwängen gibt und ich möchte der starken Versuchung widerstehen, mich damit polemisch auseinanderzusetzen. Es kann aber gesagt werden, daß Sachzwänge je nach Interessenslage fast beliebig manipuliert - also sowohl gesetzt als auch beseitigt - werden können. Das gibt Anlaß zum kritischen Überdenken der Politik im allgemeinen und der Verkehrspolitik im besonderen.

Entspricht die Politik des Öffentlichen Verkehrs wirklich den letzten Erkenntnissen? Der Rückzug der Bundesbahn aus der Fläche z.B. ist die beste Strategie für den Aufschwung des Straßentransportgewerbes. Dieses könnte man beglückwünschen, wäre da nicht die unerträgliche Belastung der Straßen, der Umwelt und der Gemeinden. In europäischen Nachbarländern denkt man daher bereits darüber nach, den Lkw-Fernverkehr zwangsweise auf die Schiene zu verlagern. Selbst wenn dies eines fernen Tages auch in der BRD möglich wäre, bliebe noch immer die Tatsache bestehen, daß die BB nur wenige Orte anfährt und z.B. für Transporte von Nord nach Süd so lange Standzeiten kalkuliert, daß ein Radfahrer, manchmal sogar ein Fußgänger den Waggon einholen könnte. Auch lassen sich vermutlich zehn weitere Autobahnen über die Alpen leichter finanzieren,

als ein einziger Bahntunnel (der letzte wurde im vorigen Jahrhundert gebaut). Die Bundesbahn zieht sich aber - mit Ausnahme der Ballungsgebiete - auch im Personenverkehr aus der Fläche zurück und ist, verglichen mit anderen europäischen Bahnen, teuer. Erfolgreicher kann man den Bürger wohl nicht in sein Auto hineinzwingen. Dabei könnte man mit neuen Nahverkehrstriebwagen durchaus rentabel fahren. Voraussetzung wäre allerdings, den Betrieb zu vereinfachen, also Nebenstrecken nicht wie Hauptstrecken, sondern straßenbahnmäßig zu betreiben, d.h. daß der Fahrer die Weichen selber stellt, Beiwagen und Güterwagen kuppelt, rangiert usw. Ein Beamtenbetrieb aber ist von sich aus zu einer solchen Flexibilität nicht fähig. Er bedarf der Hilfestellung von außen. Die betroffenen Gemeinden jedoch sind zu wenig miteinander solidarisch, um den für eine Änderung dieser fatalen Politik notwendigen politischen Druck auszuüben und die Politiker lassen die Bundesbahn ohnehin im Stich, weil sie, im Unterschied zu konkurrierenden Interessenverbänden, keine durchsetzungsfähige Lobby hat. Auch die großen Städte könnten mit der generellen Aussperrung der Dauerparker (Pendler) nicht bloß ihre eigenen Verkehrsverhältnisse verbessern, sondern auch den ländlichen Gebieten Entlastung verschaffen. Damit würde nämlich ein Großteil des täglichen Individualverkehrs auf den Öffentlichen Verkehr verlagert zum Nutzen der Umwelt, der Gemeinden und des Öffentlichen Verkehrs selbst.

Das alles hat mit Autofeindlichkeit nichts zu tun. Unbeschränkte Freiheit ist nämlich naturgesetzlich nirgendwo möglich. Wenn also die Gefahr besteht, daß der *notwendige* Individualverkehr nicht mehr aufrechterhalten werden kann - das ist heute schon weitgehend der Fall -, dann lautet die Maxime einer freiheitlichen Gesellschaft, die Freiheit da einzuschränken, wo sie am unsinnigsten oder am schädlichsten genutzt wird. Das diesbezüglich vorhandene Defizit politischen Handelns kommt den Gemeinden und der Umwelt teuer zu stehen und ist in keiner Statistik festgehalten. Könnte man also einen erheblichen Teil des heutigen Verkehrsvolumens auf den Öffentlichen Verkehr verlagern, wäre dies eine gravierende Entlastung der Straßen und Plätze in Dörfern, Märkten und Städten. Auch sonst könnte noch viel geschehen: so ist nicht einzusehen, warum Ortsstraßen wie Autobahnen oder städtische Rennpisten ausgebaut werden sollen, bloß um die Maximalforderungen irgendeiner Straßenbaunorm zu erfüllen (RAL und RAST). Jahrzehntelange, leidvolle Erfahrungen haben gezeigt, daß dadurch die Verkehrsverhältnisse nicht verbessert, sondern nur die Verkehrsströme vervielfacht werden. In einem Moor kann man Gräben ziehen, soviel man will, sie werden alle volllaufen. In dieser Erkenntnis haben Großstädte schon seit Jahren Konsequenzen gezogen. Dort werden Straßen zum Teil sogar zurückgebaut, um die rapide gesunkene Lebensqualität

zu verbessern. Die neuen Ziele heißen: Verkehrsberuhigung (einschl. Dauerpark- und Durchfahrtsverboten und Geschwindigkeitsbeschränkungen), Begrünung (wo früher abgeholzt wurde), Öffnung von Bachläufen (die man für den Straßenausbau verrohrt hatte) usw. Sollte das nicht ein Signal auch für die ländlichen Bereiche sein, sich nicht länger als letztes Exerzierfeld für unsinnige Verkehrsausbauten zu verstehen und vor allem - das wäre die große Chance - sich wieder auf ihre ursprüngliche Identität zu besinnen, die betont nicht großstädtisch war und vernünftigerweise auch nicht sein sollte.

Wenn einige Gemeinden offenbar auch heute noch glauben, die Zukunft mit den Lösungen von gestern bewältigen zu können, wenigstens was die Dimensionen ihres großspurigen Verkehrs- und Siedlungsausbaues anbetrifft, so gibt es doch andere, die der Verlust ihrer Individualität und Lebensqualität zum Umdenken gebracht hat. So gibt es heute schon Dörfer und Märkte, die nicht mehr größer werden wollen, die den Durchgangsverkehr im Gemeindegebiet unterbinden, trotzdem aber notwendige Umgehungsstraßen nur so maßvoll ausbauen, daß das Gesamtverkehrsvolumen sich nicht erhöhen kann. Das schont die Landschaft, die ja auch zum Charakter, zur Individualität des Dorfes und somit zur Lebensqualität gehört.

Da gibt es freilich noch viele Sünden der Vergangenheit zu korrigieren. Zum Beispiel die systematische Umwandlung von multifunktionalen Plätzen in Autoabstellplätze, die nur noch diese eine Funktion haben. Oder die Begradigung und Aufweitung von Straßen, der nicht bloß die Bäume und Grünstreifen zum Opfer fielen, sondern auch das, was man das "Atmosphärische" eines Dorfes nennt - zugunsten kalter Monotonie und erbärmlicher Einfallslosigkeit. Viele Gemeinden beschreiten heute den gegenteiligen Weg, befreien ihre Plätze von den Blechkarossen, nehmen Begradigungen zurück und planen Hindernisse, um das Durchrasen zu verhindern. Dabei bekommen dann auch die Radfahrer oder Mütter mit Kindern wieder eine Chance, ihr "Restrisiko" kleiner zu halten. Auch die Situation der Fußgänger bedürfte natürlich einer grundlegenden Verbesserung. Vorhandene Gehsteige wurden in vielen Gemeinden dem Fortschritt geopfert, die Fahrbahnen bis an die Hauswände herangeführt, gelegentlich sogar Häuser dreiseitig von Straßen eingerahmt. Wenn man nun schon auf Fremdenverkehr setzt: Glaubt man wirklich, daß hier jemand ein Zimmer mieten möchte?

Was macht denn nun eigentlich das Atmosphärische eines Dorfes, einer Kleinstadt aus? Ist es das "Restgrün", das die Straßebauer noch übriglassen, oder ist es der Vorgarten, der bewußt einer möglichen Straßenverbreiterung *nicht* geopfert wurde?

Sind es die guten Verkehrsverhältnisse, der "Optische Durchschuß" begradigter Straßen, die zum Rasen verleiten oder die verwinkelten Straßen, Vor- und Rücksprünge, die optischen Überschneidungen, welche die Fremden anlocken? Da ist die von vielen Bauherren und Handwerkern in verschiedenen traditionellen Stilen und vielfältigen, ortsüblichen Materialien in Jahrhunderten für mehrere Generationen gebaute, "gewachsene" Siedlung, unverwechselbar und interessant. Ihr Gegenstück ist die von *einem* Architekten, für *einen* Unternehmer in *einem* Stil und *Einheits-*material in *einem* Jahr und für *eine* Generation gebaute, gesichtslose Neubausiedlung, beliebig austauschbar und langweilig. Der Vergleich mag polemisch sein, trotz für sich sprechender Bilddokumente, doch allein schon die Wortwahl offenbart die Misere einer Gesellschaft des unbegrenzten Wachstumsglaubens und des Unmaßes. Selbst da, wo sie Tradition spekulativ zu kopieren versucht, gerät es ihr meist zum Übermaß, zerfleddert die Phantasie ins kitschige Chaos, wie schon ein oberflächlicher Blick in die gängigen Fremdenverkehrsorte zeigt. Da wird dann das Normgebäude der Bundespost geradezu zur Augenweide. Wie groß die Verblendung ist, zeigt eine Postkarte, auf der ein Ort im Bayerischen Wald mit der Silhouette eines Hochhauses die unscheinbar gegenüberstehende Dorfkirche erschlägt!

Gottseidank gibt es aber auch Gegenbeispiele durchaus eigenständiger, maßvoller, individueller

und auf die Landschaft bezogener Architektur und Siedlungsplanung, deren Gefüge - Zufall oder Logik? - meist auch von einem bescheidenen Straßenausbau durchaus zureichend erschlossen wird. Hier scheint sich eine neue Dimension planerischen Denkens zu manifestieren: Das Denken in Zusammenhängen. Das Bedenken aller Lebensnotwendigkeiten, also nicht bloß eines einzigen, gerade zur Debatte stehenden Problems, z.B. des Straßenausbau. Eine Politik des Maßes, das sich in der Vergangenheit so oft aus den Augen verlor. Sie könnte uns den Gestaltungsspielraum wiedergeben, den wir in den vergangenen Jahrzehnten Stück für Stück aus der Hand gegeben haben zugunsten hausgemachter Sachzwänge einer Politik, die nicht mehr nach einem Sinn, sondern nur noch nach Wachstum fragte. So verstanden, wird Dorfplanung zwar keine heile Welt ermöglichen, aber doch bessere, an den wirklichen Bedürfnissen der Menschen orientierte Ergebnisse. Dem Straßen- und Wegebau käme dabei - gerade wegen seiner Bescheidenheit auf das wirklich Notwendige - eine bedeutende Rolle zu.

Anschrift des Verfassers:

Karl Klühspies
Willibaldplatz 2
8000 München 21

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Laufener Spezialbeiträge und Laufener Seminarbeiträge \(LSB\)](#)

Jahr/Year: 1988

Band/Volume: [2_1988](#)

Autor(en)/Author(s): Klühspies Karl

Artikel/Article: [Das Dorf - ein Verkehrssachzwangsystem? 15-18](#)