

Die Freiheit vom Automobil

Der Stadt- und Verkehrsplaner Thomas J. Mager setzt auf den ÖPNV

Köln (off). Weniger Raum für Autos, mehr Platz für andere Verkehrsteilnehmer. Zurzeit beraten die Politiker im Bereich der Innenstadt und Lindenthal, die Zülpicher Straße zwischen den Ringen und der Universität zur autofreien Zone zu machen. Lediglich Fußgänger, Radfahrer und der Öffentliche Personennahverkehr sollen sich dort noch fortbewegen.

Eine Vision, die auch den Vorstellungen des Stadtplaners Thomas J. Mager entspricht. Der Diplom-Geograph ist Eigentümer einer Verkehrsunternehmensberatungsgesellschaft sowie des Kölner Stadt- und Verkehrs-Verlags. Seit über 20 Jahren ist Mager als Dozent tätig. Fast ebenso lange verzichtet er auf das eigene Auto: „Ich bin seit dem Jahr 2002, seit dreizehn Jahren, ohne Auto unterwegs.“ Das Auto prägt den heutigen Lebensstil. „Unser größter Feind ist die Bequemlichkeit.“ Das Auto verschafft seinem Besitzer einen höheren Status. Über diese Symbolkraft verfügen weder Bus noch Straßenbahn.

Als Anhänger des ÖPNV will Mager diesem wieder den größten Anteil an der Gesamtheit aller Verkehrsmittel verschaffen. „Leider hat der ÖPNV nicht die politische Rückendeckung, die er braucht“, bedauert Mager und wünscht sich Schweizer Verhältnisse, bei denen auch ländliche Gebiete stark in die Netze eingebunden sind. Jede größere Siedlung ab 100 Einwoh-

nern sei verkehrstechnisch qualitativ erschlossen. In Deutschland werden nur 54 Euro pro Einwohner in die ÖPNV-Infrastruktur investiert. In der Schweiz sind es dagegen 350 Euro pro Einwohner.

Eine starke Vision nennt Mager das Schweizer „Generalabo“ für Deutschland. Ein Jahresabo für alle Verkehrssysteme, bei Verzicht auf den automobilen Individualverkehr. Wenn aus den 34 Euro, die ein Deutscher durchschnittlich im Monat für den Öffentlichen Verkehr ausgibt, eine Summe von 500 bis 700 Euro, vergleichbar zu den monatlichen Ausgaben für ein Automobil, würde, könnte ein perfektes Angebot entstehen.

Menschen könnten sich von Tür zur Tür im ÖPNV inklusive Car- und Bike-Sharing bewegen. Ein Beitrag zum Klimaschutz schon heute. Und ebenso Ersparnisse für den Geldbeutel bei langfristig weiter steigenden Ölpreisen. Wer den Erhalt der Straßen einrechne, könne dem ÖPNV nicht mehr vorwerfen, Verluste einzufahren.

Einen Ausbau der Straßen ist für den Stadt- und Verkehrsplaner aus Rücksicht auf Anwohner nicht empfehlenswert. Die Domgarage könnte 15 Geschosse haben und wäre noch immer voll. „Wer Verkehr sät, wird noch mehr Verkehr ernten.“ Köln brauche ein ÖPNV-Netz wie München.

Elektromobilität in der Stadt sieht Mager durchaus kritisch. Der Tausch der Antriebsart ändert nicht an der Inanspruch-



■ Auch ohne Auto kommt Thomas J. Mager an sein Ziel. Der Stadt- und Verkehrsplaner empfiehlt, mehr Geld in den Öffentlichen Verkehr zu stecken statt teure Automobile im Stau oder auf dem Parkplatz stehen zu lassen. Foto: Offizier

nahme des Raumes, denn lediglich zu fünf Prozent eines Tages nützen die Menschen ihr Auto. Zu Hause oder am Arbeitsplatz steht das Gefährt nach durchschnittlich fünf bis zehn Kilometer Wegstrecke auch mit Elektromotor. Durch Car- oder Bikesharing hielte man viele Autos aus dem städtischen Binnenverkehr raus und löse das Problem der

„letzten Meile“. Das Erreichen des Zielortes ohne öffentliche Haltestelle in der näheren Umgebung. Wer sagt, das sei unmöglich, den erinnert Mager an die früheren Diskussionen um Fußgängerzonen: „Befürchtet wurde, dass ohne Autos in der Innenstadt die ganze Stadt veröden würde. Die Geschichte hat gezeigt, es kam ganz anders.“