

Asphalt-Inseln. Orte des Mitfahrens

LUKAS VEJNIK

ZUSAMMENFASSUNG

Windmühlen bewahrten die niederländische Deichlandschaft über Jahrhunderte vor Überschwemmungen, halfen bei der Trockenlegung von Mooregebieten und leisteten einen wesentlichen Beitrag zu den Landgewinnungsmaßnahmen des 17. Jahrhunderts. Heute sind sie als Denkmäler der Industriegeschichte ein unverzichtbarer Bestandteil der Niederlande. In den Tiefen, die dank der Windpumpen bewohnbar wurden, hat sich ab den späten 1970er Jahren entlang der Hauptverkehrsrouen eine Infrastruktur angesiedelt, die ebenfalls auf Flutprävention ausgelegt ist. Die Überschwemmung, die es jedoch dieses Mal einzudämmen galt, bestand aus Automobilen. Staus und die Angst vor Engpässen in der Versorgung mit Treibstoff gaben den Anstoß. Um den Verkehr in Zukunft wieder besser zum Fließen zu bringen, wurde ein landesweites Netz an Fahrgemeinschaftsplätzen eingerichtet. Der *Carpoolplein* war meist direkt an Autobahnauffahrten angeschlossen und sollte aus nahe gelegenen Wohngebieten als auch von der Autobahn mühelos erreichbar sein. Hier konnten sich PendlerInnen aus der Umgebung treffen, um das eigene Fahrzeug zurück zu lassen und auf die Fahrgemeinschaft umzusteigen. Die Reise zum Arbeitsplatz sollte fortan gemeinsam erfolgen. Auch heute noch suchen täglich tausende MitfahrerInnen die bestehenden Umsteigeorte auf. Während manche der mehr als 300 bestehenden Asphalt-Inseln stetig erweitert wurden, gerieten andere in Vergessenheit oder wurden ersatzlos aus der Landschaft entfernt. In Hinblick auf das gesteigerte Begehren nach individueller Mobilität, gekoppelt mit den Herausforderungen, die der drohende Klimawandel mit sich bringt, lohnt es sich, einen Blick auf die Geschichte der niederländischen Mitfahrpolitik und die daraus hervorgegangenen Orte zu werfen, bevor deren letzte Überreste von der Asphaltfläche verschwunden sein werden.

Zwischen Windmühle und Verkehrsknoten

„Unabhängigkeit geht mir über alles und ich hasse beinahe nichts mehr, als mich Leuten mit einem Auto anzuschließen und diesen Leuten dann auf Gedeih und Verderb ausgesetzt zu sein.“ (Thomas Bernhard, Holzfällen)

Es dürfte bereits mehr als nur ein paar Jahre zurückliegen, seit der Windmühle am Schiedamseweg, außerhalb von Rotterdam, Kappe und Flügel abgenommen wurden. Von der übrig gebliebenen Plattform über dem Sockelgeschoss kann man gut das benachbarte Autobahnkreuz zwischen A4 und A20 einsehen. In den Zwischenraum hat sich ein Flecken Asphalt gequetscht. Von den zwölf zur Verfügung stehenden Parkplätzen ist an diesem Mittwoch lediglich einer belegt. Verlassen wir für einen Moment unseren Ausguck, um näher an das versiegelte Rechteck heranzutreten. Entlang der Zufahrtsstraße begegnet uns eine gelbe Hinweistafel mit Informationen zu Mitfahrgelegenheiten in der Region um Rotterdam. Drei Internetadressen zur Vernetzung sind darauf vermerkt. Die Einzige noch funktionsfähige ist jene des niederländischen Automobilclubs. Ein paar Schritte weiter befindet sich ein Parkplatzschild mit dem Untertitel *Carpool*. Ohne Zweifel handelt es sich hier um das Relikt einer verblassten Mobilitätspolitik.¹

Einstieg in die Mitfahr-Politik

Der Schrecken über die Auswirkungen des Öl-Embargos von 1973 lag den Abgeordneten wohl noch in den Knochen, als das niederländische Parlament während der Sitzungsperiode 1979–1980 einen Plan für die landesweite Stärkung von Fahrgemeinschaften verabschiedete.² Eine wesentliche Maßnahme dieser Initiative bestand in der Errichtung ausgewiesener Treffpunkte für MitfahrerInnen. Der *Carpoolplein* sollte sowohl von den angrenzenden Siedlungsgebieten, von wo aus sich die PendlerInnen mit Bus, Fahrrad oder dem eigenen Auto auf den Weg machen, als auch von der Autobahn



Abb. 1: Carpoolplein Apeldoorn Beekbergen (August 2015)

gut zu erreichen sein. Als strategisch besonders geeignet für die Einrichtung solcher Orte, wurde die unmittelbare Umgebung der Autobahnauffahrten angesehen. Überschüssige Fahrzeuge sollten hier für die Dauer des Arbeitstages gebührenfrei abgestellt, der restliche Weg zum Arbeitsort in fahrender Gemeinschaft zurückgelegt und damit Staus sowie Treibstoffverbrauch in Zukunft eingedämmt werden.

Rotterdam erklärte sich als erste Region dazu bereit, das neue Konzept, zunächst als Pilotprojekt, zu implementieren. Amsterdam, Den Haag und Utrecht hatten sich zunächst, auf Anfrage des Verkehrsministeriums, gegen eine Teilnahme ausgesprochen.³ Trotz der anfänglichen Skepsis breitete sich die neue Mitfahr-Infrastruktur in den folgenden Jahren auf das gesamte Gebiet der Niederlande aus. Vor allem kleinere Städte und Dörfer im Einzugsgebiet urbaner Zentren, mit einem hohen Anteil an täglichen PendlerInnen, schlossen sich der Initiative an. Der durchschnittliche *Carpoolplein* verfügte, neben einer Reihe gebührenfreier Parkplätze, über einen gedeckten Abstellbereich für Fahrräder, eine Höhenkontrolle an der Einfahrt und einen Wartebereich mit Sitzgruppe. Für Erhaltungs- und Betriebskosten waren von Beginn an die Kommunen selbst verantwortlich.⁴ Dies führte zu einer großen Vielfalt an Zuschnitten, Ausbaugraden und Größen. Jeder *Carpoolplein* ist wie ein Biotop, in dem sich die Bereitschaft der Lokalpolitik, in die Mitfahrkultur zu investieren, widerspiegelt. Über 300 Fahrgemeinschaftsplätze wurden in den darauf

folgenden drei Jahrzehnten entlang der niederländischen Autobahn eingerichtet.⁵

Heute wirken viele dieser Orte wie Relikte einer längst vergangenen Zeit. Während der Anteil an PKW-Neuzulassungen und die Zahl der Führerscheine kontinuierlich ansteigen,⁶ erobert sich die Natur so manche in Vergessenheit geratene Asphalt-Insel zurück. Efeu bahnt sich seinen Weg und bedeckt ehemalige Parkplätze und deren Umzäunungen. Wurzeln kleinerer Bäume sprengen die Asphaltdecke. Bereits während des Testbetriebs zeichnete sich der baldige Niedergang ab. Bei einer Umfrage in den frühen 1980er Jahren wurde die Einschränkung der Privatsphäre und mangelnde Flexibilität bei der Streckenwahl als Hauptargumente gegen den Beitritt zu einer Fahrgemeinschaft angegeben.⁷ Allgemein lässt sich festhalten, dass das Mitfahren dann Hochkonjunktur hat, wenn auch der Spritpreis nach oben klettert. Reflexartig steigt der Anteil der Fahrgemeinschaften, wenn der Kraftstoff teurer wird. Sinkt dieser, so steigt die Zahl derjenigen, die alleine zur Arbeit fahren erneut an. Die Beweggründe, neue soziale Kontakte zu schließen, während der Fahrt zu entspannen, kleinere Tätigkeiten zu erledigen oder – in Zeiten des Klimawandels – durch den Verzicht auf das eigene Auto einen Beitrag zum Schutz der Umwelt zu leisten, spielen im Verhältnis dazu eine marginale Rolle.⁸

Alleine auf der Fahrgemeinschaftsspur

Von der Eröffnung des ersten *Carpoolplein* bis zum nächsten zaghaften Schritt in der Fahrgemein-



Abb. 2: aufgelassener Carpoolplein in der Nähe von Alkmaar (August 2017)

schafts-Politik dauerte es mehr als ein Jahrzehnt. Eigene, Fahrgemeinschaften vorbehaltene, Fahrstreifen sollten das Spektrum der Mitfahr-Infrastruktur in den Niederlanden erweitern und zusätzlichen Anreiz durch Zeitersparnis schaffen. Abermals wurde von den Initiatoren das volkswirtschaftliche Argument der Reduktion von Staus in den Vordergrund gestellt. Der *Carpool-Wisselstrook* war die niederländische Übersetzung der *High Occupancy Vehicle Lanes*. In den USA war das Konzept schon seit mehr als zwei Jahrzehnten in Verwendung, als am 27. Oktober 1993 auf dem sieben Kilometer langen Testabschnitt östlich von Amsterdam, zwischen Diemen und Muiderberg, die erste reversible Fahrgemeinschaftsspur für den Verkehr geöffnet wurde.⁹ Die baulich getrennte Fahrbahn mit eigens errichteter Zufahrtsrampe war für Fahrzeuge mit einer Mindestanzahl von drei Passagieren reserviert. Die Fahrtrichtung wechselte, der Fließrichtung des Arbeitsverkehrs entsprechend, morgens und abends. Wer sich während der Rush-Hour nicht daran hielt, musste mit einer Verwaltungsstrafe von 100 Gulden rechnen. Außerhalb der Stoßzeiten war die 3+-Regelung außer Kraft.

Tjerk Westerterp, der ehemalige Verkehrsminister, konnte sich mit dem Experiment und dessen möglicher Ausweitung nicht anfreunden. Aus Protest begab er sich alleine auf die Reise entlang

der Fahrgemeinschaftsspur und verweigerte die Bezahlung des Strafzettels, der ihm am Ende des Korridors ausgestellt wurde. Stattdessen zog Westerterp im Namen der Autofahrer vor Gericht. Der Begriff der Fahrgemeinschaft sei nirgends in der Straßenverkehrsordnung der Niederlande zu finden und darüber hinaus waren die Verkehrszeichen zum Zeitpunkt der Eröffnung noch nicht offiziell gültig gewesen, so die Argumente der Anklage. Begleitet wurde die Aktion von einem medialen Schlagabtausch zwischen Tjerk Westerterp und dessen Amtsnachfolgerin und Initiatorin des Projekts Hanja Maij Weggen.¹⁰ Das Verfahren ging zu seinen Gunsten aus und der *Carpool-Wisselstrook* musste für alle VerkehrsteilnehmerInnen geöffnet werden. Bereits einige Monate zuvor waren von Kritikern Sicherheitsbedenken aufgrund des Wechsels der Fahrtrichtung geäußert worden und AutofahrerInnen hatten das Schild mit der Aufschrift 3+ vereinzelt falsch interpretiert.¹¹ Diesen Einwänden und Unklarheiten hätte man, mit ein wenig Zeit und Nachjustierung des Leitsystems, mit großer Wahrscheinlichkeit beikommen können.

Nach der Auflösung des *Carpool-Wisselstrook* präsentierte die sogenannte *Stiftung für Hochstraßen* einen eigenen Entwurf für die Auflösung der Staus an niederländischen Schnellverkehrsrouten. Zweistöckige Autobahnen, als Flyover oder in Röhrenform, wären laut dem von Architekt Bert Toorenman erarbeiteten Vorschlag an den stark befahrenen Abschnitten vorgesehen gewesen. Über tausend zusätzliche Autobahnkilometer sollten mittels Leichtbausystem dem bestehenden Autobahnnetz aufgesetzt werden. Mit dabei Tjerk Westerterp.¹² Die Realisierung des *Hoge-Snelweg-Konzepts* steht zwar ebenfalls noch aus, die Torpedierung des Versuchs ein drängendes Verkehrsproblem mit dem damaligen Stand der Technik in Form des *Carpool-Wisselstrook* auf innovative Weise zu lösen, ist hingegen vortrefflich gelungen. In Anbetracht des von Menschen verursachten Klimawandels hinterlässt die zynische Episode einen besonders bitteren Nachgeschmack, der von vielen bedauert wird.¹³

Schleichender Rückzug

Dass vor zwanzig Jahren durchaus Optimismus in Hinblick auf den Ausbau der Infrastruktur für Fahrgemeinschaften herrschte, zeigen Archivaufnahmen von Werbetafeln entlang der Autobahnen. „Entspannen Sie sich auf der Rückbank.“¹⁴ oder „Sind Sie schon bald der 750.001 Carpooler?“¹⁵ lau-

teten die Slogans mit denen die Fahrgemeinschafts-idee beworben wurde. Um Angebot und Nachfrage zu organisieren, waren in der Zwischenzeit eigene *Carpool-Contactbords* aufgestellt worden. An diesem Artefakt, das längst entfernt wurde, wird sichtbar, dass es bei der Organisation von Fahrgemeinschaften vor allem um die Vermittlung von Kontakten geht. Der Ort kann allenfalls eine unterstützende Rolle spielen. Mit dem Scheitern der reversiblen Fahrgemeinschaftsspur wurde zudem der schleichende Rückzug der Politik aus der Materie eingeleitet.¹⁶ Mischt man sich heute unter den morgendlichen Berufsverkehr von Muiderberg nach Amsterdam, so könnte die Szene ebenso gut in den frühen 1990ern spielen. Mit den Staus scheinen sich PendlerInnen und Politik mittlerweile abgefunden zu haben; vergleichbar mit einer Art unabwendbarem Kollateralschaden. Wenn Geschäftsführer internationaler Automobilkonzerne den Verbrauchern gleichzeitig weismachen wollen, dass der Straßenraum begrenzt bleibt, es deshalb in Zukunft auch

mehr Staus geben wird und wir aus diesem Grund auch mehr Zeit in unseren Autos verbringen werden,¹⁷ stellt sich die Frage, ob das die dazu passende Form der Kundenbindung ist.

Am *Carpoolplein* sticht die Kapitulation der Politik vor den komplexen Herausforderungen, denen der Mobilitätssektor heute gegenübersteht, mancherorts besonders ins Auge. Die Mitfahrplätze machen in einigen Fällen den Eindruck, als wären sie sich selbst überlassen worden. Während manche stetig erweitert und umgebaut wurden, fielen andere in Vergessenheit oder wurden ersatzlos aus der Landschaft entfernt. Auf den verbliebenen Parkplätzen haben sich in der Zwischenzeit vielfältige Formen der Aneignung abseits der intendierten Funktion etabliert. Wie es Bruce Bégout in seinem Buch über das Motel beschreibt, kann ein Ort noch so gewöhnlich sein, er lässt doch immer noch originelleren Aneignungen Platz, die freilich oft als Rechtsbruch auftreten müssen, um die Kruste der gewohnten Regeln entfremdeter Alltäglichkeit zu



Abb. 3: Carpoolplein zwischen Muiderberg und Almere (August 2017)

durchbrechen.¹⁸ Am *Carpoolplein* ist es die Praxis des Cruising, die das Gewohnte durchbricht und die Fahrgemeinschaftsplätze als Ausgangspunkt für Fahrgemeinschaften in sexueller Hinsicht nutzt.¹⁹ Einzelne Gemeinden kümmern sich entgegen dem allgemeinen Trend weiterhin um ihre Asphalt-Inseln. Am Fahrgemeinschaftsplatz der Gemeinde Wilg darf auf markierten Parkplätzen offiziell für die Dauer eines Tages kampiert werden, während in Apeldoorn der mobile Imbissstand eines Unternehmers aus der Region für die Versorgung der Fahrgemeinschaften zuständig ist. In den meisten Fällen sind es jedoch Fastfood-Ketten, deren Restaurants die Parkplätze, so sie an strategisch günstigen Orten liegen, für ihre Zwecke in Anspruch nehmen.

Jüngste Entwicklungen

Der vorerst letzte politische Schritt: Im November 2012 brachte der Abgeordnete Elias Dik-Faber einen Antrag im Parlament ein, der die flächendeckende Überwachung der Park&Ride Plätze vorsieht. Mit eingeschlossen wurden zahlreiche Fahrgemeinschaftsplätze, da diese bereits zuvor in das Park&Ride-System aufgenommen wurden. Laut offizieller Stellungnahme sollten die Daten zur Evaluierung der Frequenzen an den jeweiligen Orten verwendet werden, um so in Zukunft auf das Verhalten der MitfahrerInnen besser eingehen zu können.²⁰

In jüngster Zeit haben sich Mitfahrzentralen im Internet als effiziente Plattformen zur Organisation von Fahrgemeinschaften etabliert. Der Marktführer in der EU zählt zurzeit mehr als 20 Millionen NutzerInnen. In diesem Zusammenhang darf jedoch nicht unerwähnt bleiben, dass die durchschnittliche Strecke, die mit diesem Dienst zurückgelegt wird, 300 Kilometer beträgt und der Hauptanteil der Fahrten zwischen großen Städten abgewickelt wird.²¹ Parallel dazu haben andere Firmen versucht, die regionale Nische zu bedienen. Bis dato mit geringem Erfolg. Es scheint als könnten smarte Apps allein nicht zu einer Erhöhung der Rate an MitfahrerInnen im regionalen Kontext führen. Martin Bart, Gründungsmitglied einer Plattform, die zwischen Stadt und Land vermitteln möchte, merkt dazu an, dass „Fahrgemeinschaften eine Minderheit bleiben werden, solange keine politischen Schritte gesetzt werden, die das Mitfahren fördern und Alleinreisen nicht an der Existenzgrundlage nagt.“²² Die durchschnittliche Fahrgastanzahl in europäischen Autos liegt zeitgleich weit unter zwei Personen pro Fahrzeug,²³ bei gleichzeitigem Anstieg an Neuzulassun-

gen und Führerscheinen. Wohin das führt kann sich jeder selbst ausrechnen.

Wäre die Idee des *Carpoolplein* in Kombination mit einer Wiederaufnahme des politischen Engagements und dem unterstützenden Einsatz von Online-Mitfahrzentralen sowie neuen Mobilitätsformen wie dem Carsharing, ein Weg, für die nötige Sichtbarkeit und Akzeptanz im Alltag zu sorgen? Der *Carpoolplein* der frühen 1980er Jahre ist dafür in den meisten Fällen am falschen Ort. Eine Neuauflage der Initiative kann nur mit aktualisierten Mitteln Sinn machen und würde heute wohl nicht von staatlicher Seite organisiert werden. Die soziale Praxis des Mitfahrens und der Fahrgemeinschaftsplatz als dessen historisch gewachsene Verortung, gehören dagegen ohne Zweifel zum kulturellen Erbe der Mobilitätsgeschichte. Dass einige der Orte von der Natur zurückerobert werden, sollte nicht als Problem, sondern als Bereicherung angesehen werden. Eines wird uns in Anbetracht der drängenden Fragen zu Klima und Mobilität jedoch nicht erspart bleiben. Nämlich, dass es an der Zeit ist, in unseren Autos wieder näher zusammenzurücken. Nicht nur auf den niederländischen Autobahnen.

Abbildungsnachweis

1–3 Lukas Vejnik

Anmerkungen

- ¹ Siehe <http://cultureland.nl/lukas-vejnik/> (15.02.2018)
- ² Vgl. Tweede Kamer der Staten-Generaal: Zitting 1979–1980, S. 12
- ³ Vgl. Tweede Kamer der Staten-Generaal: Zitting 1979–1980, S. 36
- ⁴ Gemäß Interview mit Remko Stinissen (Gemeinde Houten) am 06. September 2017
- ⁵ Vgl. <http://repositum.tuwien.ac.at/obvutwhs/content/titleinfo/1310889?lang=en> (20.09.2017)
- ⁶ Vgl. www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/occupancy-rates-of-passenger-vehicles/occupancy-rates-of-passenger-vehicles-1 (19.09.2017)
- ⁷ Vgl. Tweede Kamer der Staten-Generaal: Zitting 1979–1980, S. 12
- ⁸ Vgl. DeLoach, Stephen / Tiemann, Thomas: Not driving alone: Commuting in the Twenty-first century, S. 2
- ⁹ Vgl. Maij-Weggen, Hanja: Tweede Kamer der Staten-Generaal: Zitting 1990–1991, S. 2
- ¹⁰ Vgl. Buid&Geluid Hilversum, Kenmerk (09.09.1993), Document ID 84440
- ¹¹ Vgl. van den Berg, Jeroen: Innovationen für nachhaltigen Verkehr. Erfolg und Misserfolg in acht Fallstudien, S. 110
- ¹² Vgl. Toorenman, Bert: Hogesnelweg-Systeem, S. 9
- ¹³ Gemäß Interview mit Bert van Wee (TU-Delft) am 31. August 2017
- ¹⁴ Cormont, Henri: (Foto) Bijkomen op de achterbank (aufgenommen am 27. Juni 1995)
- ¹⁵ Cormont, Henri: (Foto) Bent u morgen de 750,001ste carpooler? (aufgenommen am 27. Januar 1999)
- ¹⁶ Gemäß E-Mail Interview mit Jurgen de Haan am 15. März 2016
- ¹⁷ Vgl. Tatje, Claas: „Wir haben sehr viel Vertrauen verloren“, Interview mit Herbert Diess, in: Die Zeit, Nr. 37, 2017
- ¹⁸ Vgl. Bégout, Bruce: Motel: Ort ohne Eigenschaften, S. 101
- ¹⁹ Gemäß Interview mit Melle Smets am 22. August 2017
- ²⁰ Vgl. Dik-Faber, Elias: Vaststelling begroting Ministerie van Infrastructuur en Milieu voor het jaar 2013. S. 1
- ²¹ Vgl. Shaheen, Susan, Analyzing users and practices, a study of blablacar, S.5
- ²² E-Mail Interview mit Martin Bart am 10. März 2016
- ²³ Vgl. www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/occupancy-rates-of-passenger-vehicles/occupancy-rates-of-passenger-vehicles-1 (19.09.2017)