

Verkehrspolitik und Landesplanung

Traditionellerweise ist die Verkehrspolitik ein wichtiger Aspekt der Landesplanung, nämlich dann, wenn es um die Erschließung neuer Gebiete geht. Ich denke dabei eher an die Transsibirische Eisenbahn als an die Nordautobahn, denn heute wird von der Landesplanung eher verlangt, daß sie schützt, als daß sie erschließt.

Mobilität

Mobilität ist eine gesellschaftlich kostspielige Sache, sie kostet Zeit, Geld und macht Schaden (Umwelt, Lebensqualität, Unfälle). Die erste Etappe der Landesplanung sollte sein, den notwendigen Verkehr zu minimisieren, indem z. Bsp. Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit räumlich nahe zusammen liegen (Funktionsmischung). Bei einem gegebenen Verkehrsaufkommen muß dann versucht werden, dieses zum geringstmöglichen sozialen Preis zu bewältigen.

Eine Umgehungsstraße ist wahrscheinlich besser als Durchgangsverkehr; noch billiger wären aber wohl öffentliche Transportmittel. Ein drittes Element der Landesplanung in der Verkehrspolitik wäre die global geplante Begünstigung gewisser Verkehrsmittel auf Kosten der anderen. Das könnte das Auto sein, zwecks Förderung einer nationalen Autoindustrie, oder Fahrrad und Zug aus rein ökologischen Gründen.

Gegen das Auto planen

Es gibt also zwei Ursachen, warum Landesplanung den Autoverkehr vermindern sollte: einerseits seine hohen Kosten, andererseits seine ökologischen Begleiterscheinungen. Auch Auffangparkings vor der Stadt können höchstens die Kosten mindern, lassen aber massiven Autoverkehr übrig. Eine deutsche Studie schätzt den realen Benzinpreis (Folgekosten



Carlo Schneider

einbegriffen) auf etwa 5.70 DM/l, und pro Kilometer neue Autobahn werden zwischen 5 und 17 ha Natur aufgebraucht. Aus diesen Überlegungen heraus erscheinen neue Straßenbauprojekte (in Luxemburg 20 Mia. bis 1994) wie hinausgeworfenes Geld, da der Autoverkehr sowieso so schnell wie möglich gesenkt werden muß.

Wie aber den anstehenden Verkehr bewältigen? Auf den ersten Blick sieht es so aus, als ob das Auto die

Struktur des Raumes so weit geformt habe (Funktionstrennung), daß es unverzichtbar ist. Wer überall dort Straßen baut, wo Autos im Stau stehen, bekämpft nur Symptome. Die geforderte Doppelstrategie besteht nicht darin, Autos und öffentlichen Verkehr gleichzeitig zu fördern, sondern einerseits schon heute durch Raumplanung dem Verkehr von morgen vorzubeugen, und andererseits den existierenden Verkehr vom Privatwagen wegzudrängen. Letzteres verlangt parallel Benachteiligung des Autoverkehrs, z.Bsp. indem er anderen Verkehrsteilnehmern Platz machen muß und mehr Steuern zahlt, andererseits den Aufbau von Alternativen, die günstig sind für den, der die Nase voll hat vom Automobil. Konkrete Vorschläge der Umweltorganisationen und Beispiele für alles, was machbar ist, gibt es genug, wenn es erst mal den politischen Willen gibt.

Landesplanung sollte in die Verkehrsplanung mit einfließen, damit neue Wohngebiete und Industriezonen an Eisenbahnen gelegt werden, damit nicht (wie seit Jahrzehnten im Straßenbau) viel Geld und Natur in fehlgeplanten Eisenbahnlinien verloren geht.

Die Luxemburger seien ein Volk von Autofahrern, so der Verkehrsminister Goebels. Wer im Bus an dem riesigen Stau vorbei zur Herbstfoire fuhr, kann sich nur fragen, wie lange die Redekunst von Autorevüen, Garagisten und Minister noch ausreicht, die bestehende, planlose Verkehrskatastrophe zu vertuschen.