Zeitschrift: Widerspruch : Beiträge zu sozialistischer Politik
Herausgeber: Widerspruch
Band: 18 (1998)
Heft: 36

Artikel: Zeit, Geschwindigkeit, Verkehr : Bausteine einer Verkehrsreform
Autor: Winning, Hans-Henning von
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-652377

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Hans-Henning von Winning

Zeit, Geschwindigkeit, Verkehr

Bausteine einer Verkehrsreform

Geschwindigkeit ist die spektakulärste Verlockung, Zeit zu gewinnen. Sie ist begeisternd, drohend und bedrohlich. Im Windschatten dieser Gefühle blüht im Verkehrswesen der Mißbrauch: Die Gewalttätigkeit beim ICE-Unglück von Eschede 1998 und ihr tägliches Pendant auf deutschen Autobahnen, die Mißhandlung von Städten, Landschaften und Natur, die parasitäre Verteilung von Kosten, Lasten und Nutzen des Verkehrs, schließlich die staatlich geförderte Überdimensionierung von Verkehrsanlagen, Verkehrsgeschwindigkeiten und Verkehrsvolumen sind weder Voraussetzung noch unvermeidliche Nebenwirkung von Mobilität, Demokratie und Wohlstand, sondern bedrohen sie existenziell. Kultureller, sozialer, ökologischer und vor allem ökonomischer Fortschritt werden massiv behindert, wenn nicht das gesamte Verkehrswesen allmählich, aber deutlich reformiert wird. Damit bekommt der kulturelle Diskurs über Geschwindigkeit konkrete Formen: Es geht um Gesetze, Verordnungen, Besitzstände und Interessen, es geht um den Wohlstand von morgen und seine Verteilung. Und es geht um die Frage, ob Politik und Innovation bei uns zu mehr fähig sind, als jeden Morgen Sonnenaufgang anzuordnen. Die folgenden Überlegungen werfen einige Schlaglichter auf die Notwendigkeiten und Schwierigkeiten einer Verkehrsreform; diese Gedanken bedürfen vielfach der Präzisierung, Vertiefung und Vervollständigung.

Verkehrskostenanalyse: Nachfrage und Aufkommen durch starke Preissubventionen künstlich erhöht

Im Zeitalter des Glaubens an Geld ist die Abstimmung über den Markt weitgehend Konsens. Dem kann man zustimmen – sofern das Angebotsniveau deutlich oberhalb einer notwendigen Mindestversorgung liegt und sofern die Nutzerpreise alle Lasten decken: die direkten Kosten, die sozialen Folgekosten und schließlich die ökologischen Lasten und/oder Kosten von Energie-, Stoff- und Flächenentwertungen. Gegen Letzteres wird im Verkehr sträflich verstoßen; tatsächlich decken die Preise nur zwischen 10 und 50 Prozent der Kosten ab; die überwältigende Menge der Lasten müssen weniger am Verkehr beteiligte Mitbürger tragen: aus ihrem Vermögen, aus ihren Steuerbeiträgen von gestern, heute oder morgen, aus ihren Renten- und Krankenkassenbeiträgen.

Abbildung 1 zeigt diese Zusammenhänge am Beispiel des PKW-Systems. Oft vernachlässigt, von großer Bedeutung und hier angemessen berücksichtigt sind betriebswirtschaftlich korrekte Abschreibungen und Verzinsungen sowie der riesige Altbestand an Straßen und Parkplätzen. Diese sind gebaut worden, als das Aufkommen an PKW-Steuern noch minimal war, und sie „gehören" demzufolge der Allgemeinheit und nicht

Mrd DM	Verursacht durch	Bezahlt von	
	PKW-Betrieb	PKW-Halter/Fahrer	
150	Zins u. Abschreibung[1]		8 % km-abhängig
20	Betriebsmittel		
80	**System-Betrieb** lfd. Straßenneubau -Unterhalt, Polizei, Forschung etc...	PKW-Halter/Fahrer Jahres-/Mineralölsteuer	
20	**Unfälle/Personen**	Kr.-Kassen-Beiträge	ca. 2/3 fremdbezahlt
150	**Vorhandene Fernstraßen**[2] Zins u. Abschreibung ungedeckte Anteile aus Vergangenheit	Allgemeiner Steuerzahler	
80	**Vorhandene Parkplätze**[3] Zins u. Abschreibung	Alle Steuerzahler Einzelne Grundeigentümer, Mieter von Neubauten	
150	**Umweltschäden** Emissionen, Entwertungen, Wiederherstellungen	Allgemeinheit, unklare Verteilung	
650 Mrd DM p.a			
160	**zum Vergleich**: Deutsche Ausfuhren Kraftwagen u. Teile		

1) Wertansatz 40 Mio. Pkw x 25.000 DM/Pkw = 1,000 Mrd. DM x 15 % p.a.
2) Wertansatz 350.000 km x 4 Mio. DM/km = 1,400 Mrd. DM x 10 % p.a.
3) Wertansatz 30 Mio. P. x 25.000 DM/P. = 750 Mrd. DM x 10% p.a.

Abb.1: Kosten und Preise des PKW-Verkehrs

den Autofahrern. Ähnliche Preis-Kosten-Verfälschungen zeigen öffentliche Verkehre und Luftverkehre (s. nachfolgende Abbildung 2).

Stichwortartig seien erwähnt die niedrige Kostendeckung von Bahn und Nahverkehrsbetrieben, die nicht angerechneten Zinsen und Abschreibungen von Flughäfen und anderer Luftverkehrsinfrastruktur sowie die diskret verdeckten Subventionierungen der Flugzeugpreise. Die Analyse läßt zunächst folgende Schlüsse zu:

- Die Diskussion um Verkehrspreise kann zunächst über direkte Kosten laufen. Die umstrittenen Umweltkosten (vgl. Frey, 1994) schwanken zwischen 1/3 (250 Mrd. DM) und 1/10 (50 Mrd. DM) der Gesamtkosten (PKW-Bereich).

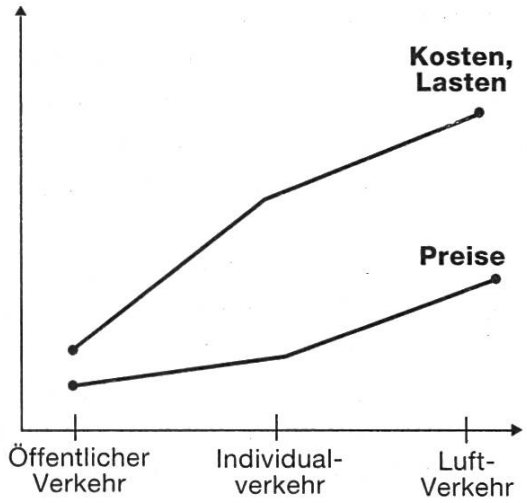

Abb. 2: Verkehrskosten und -preise nach Verkehrsmitteln

- Die diskutierten Kraftstoffpreise („5 DM/ l") würden nicht einmal die Kosten der „Altschulden" decken; damit wäre noch keinerlei Umweltschaden bezahlt.
- Die zukünftige Verkehrsnachfrage ist nicht berechenbar, weil sie durch schwankende Subventionierung völlig willkürlich verschoben werden kann. Wenn auch nur annährend die Kosten vom Verkehrsteilnehmer selbst getragen werden müßten, würde die Verkehrsnachfrage drastisch sinken. Der Aufschrei der „5 DM/ l"-Debatte zeigt, daß der Wunsch, Auto zu fahren, nur dann stark ist, wenn man die Kosten auf Andere abwälzen kann.
- Ein Großteil der Überlastung von öffentlichen Haushalten, privaten Mietbudgets, Krankenkassen und anderen kollektiven Budgets ist auf die verdeckte Subventionierung von Verkehr zurückzuführen.

Die Größenordnung des Problems macht deutlich, daß zwar Kostentransparenz Voraussetzung, Kostenzurechnung aber nur ein sehr langfristiges Ziel einer Verkehrsreform sein müßte, mit vielen höchst differenzierten Schritten. Insgesamt kann man dabei auf politisch erzwungenes Verkehrswachstum getrost verzichten: der Markt, noch dazu mit sozialen oder ökologischen Komponenten, verlangt eine Verringerung von Verkehren und Systemkomponenten – auch dann, wenn man (zu Recht) einen Großteil der Verkehrsproblematik aus dem allgemeinen Monetarisierungswahn ausklammert.

Arbeitsbeschaffungsprogramm Autosystem abbauen, Exportfaktor Autosystem zukunftsfähig machen

Andere Rechnungen (Baum 1998) schließen aus dem Bruttosozialprodukt des Verkehrs und/oder den Arbeitsplätzen im Verkehrsbereich auf einen sozialen Nutzen des Verkehrs. Dieser Nutzen ist unbestritten. Er kann aber nicht gegengerechnet werden, denn er bezeichnet den zusätzlichen Anteil

des Verkehrs, der keinen privaten Nutzen hat. Der ist dann eben reine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme (weil eben niemand außer dem Staat bereit ist, aus anderen Gründen Geld dafür zu bezahlen). Nun gibt es aber sicher sinnvollere und zukunftsweisendere Möglichkeiten für Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen als ausgerechnet wildes Herumfahren, Öl verbrennen, oder Beton vergraben.

Schön ist es natürlich, wenn andere unsere Verkehrstechnik kaufen. Diese Größenordnung (Exportwert – Importwert, s. Abbildung 1) sollte aber nicht überschätzt werden. In Zukunft werden außerdem auch nur „Reform"-Produkte Exportprodukte sein können. Und schließlich wäre das richtige (Verkehrs-) Maß im Inland auch das bessere Exportargument als das verordnete Übermaß: Ein Alkoholiker ist als Weinverkäufer denkbar schlecht geeignet.

Kosten und Preise nach Siedlungsstruktur unterscheiden: Öffentlicher Verkehr zwischen Verdichtungspunkten konkurrenzlos günstig

Je mehr Fahrgastpotential um die Haltestellen herum, umso effizienter ist der Öffentliche Verkehr (ÖV). Dagegen braucht der Motorisierte Individualverkehr (MIV) billigen Platz zum Parken und Fahren – also die disperse suburbane Siedlung. Daraus resultiert eine Kostenstaffelung nach Abbildung 3.

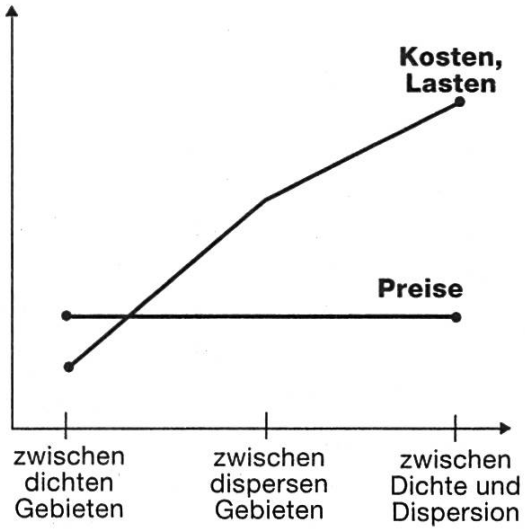

Abb. 3: Verkehrskosten und -preise nach Siedlungsstruktur

Verstöße dagegen – also zuviel ÖV in der Dispersion, zuviel MIV in der Verdichtung und am schlimmsten, zuviel Verkehr zwischen Dichte und Dispersion, führen zu noch höheren Kosten, noch stärkerer Kostenabwälzung, noch größeren Verlusten der Verlierer und Gewinnen der Gewinner, schließlich zur Zerstörung der kompakten Siedlungen einerseits und der

Landschaft andererseits. Die Eigenart der Siedlungsstruktur muß daher in den Verkehrspreisen erkennbar werden.

Kosten und Preise nach Geschwindigkeiten unterscheiden: Hochgeschwindigkeitssysteme prohibitiv teuer
Technische Systeme haben optimale Einsatzbereiche: Ein Betonmischer hat beim Puddingrühren, eine Handbohrmaschine beim Tunnelbau den schlechtesten Wirkungsgrad – ökologisch und ökonomisch. Abseits des Bestbereiches wird der Betrieb extrem teuer. Das Überschall-Passagierflugzeug ist dieser Gesetzmäßigkeit zu Recht zum Opfer gefallen.

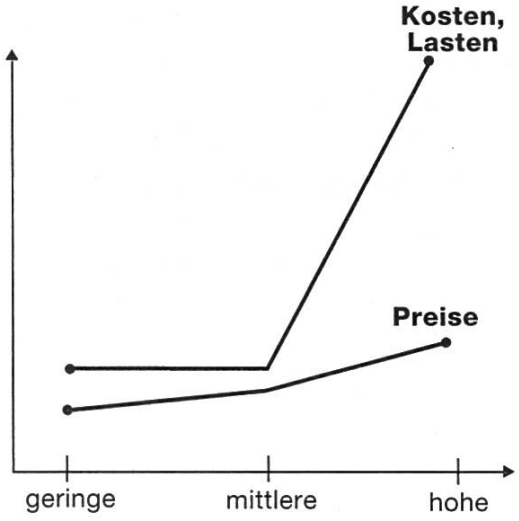

Abb.4: Verkehrskosten und -preise nach Geschwindigkeiten

Das Eisenbahnsystem scheint bis 200 km/h brauchbar zu sein. Das Autosystem schleppt bei allen Fahrzeugen, Straßen und Infrastrukturen den Ballast der Hochgeschwindigkeitsideologie mit sich; die Kosten eines Autos, eines Straßenstückes sind mindestens zu einem Drittel durch die extrem seltenen Fälle bedingt, die außerhalb des normalen Ballungsraumbetriebes (zwischen 20 km/h und 80 km/h, selten bei 120 km/h) liegen. Die Preispauschalierung verschleiert die Umwelt- und Kostenvorteile der angepaßten Geschwindigkeit; die Frage nach dem Tempolimit muß im Zusammenhang mit der dadurch möglichen extremen Verbilligung gestellt werden. Und das gilt für alle Verkehrssysteme.

Verkehrsberuhigungsklischees hinterfragen: Güter auf die Schiene? Das Kleinstauto? Öffentlicher Verkehr in der Dispersion? Verkehrsbehinderung?
Bei einer Verkehrsreform nach ökonomischer und ökologischer Effizienz muß Einiges auf den Prüfstand, zum Beispiel beim Güter- und Schienenverkehr: Personen können umsteigen, Güter nicht; leere Autobahnen nützen

nur den 250 km/h-PKW; Güterzüge sind das lauteste Schienenverkehrssegment. Zum Beispiel das Ökoauto: Effiziente Autos sind groß (weil sicher und gut nutzbar), langsam und leicht. Wir aber lassen uns kleine, schnelle und schwere Autos als ökologisch verkaufen. Zum Beispiel der „Stadtbus", vertaktet an jede Waldrandsiedlung und jedes Einkaufscenter; fördern wir damit nicht nur noch höhere Verkehrssubventionen, sondern dazu noch eine rein dem MIV affine Siedlungsstruktur? Zum Beispiel Umwege, Strafsteuern, Verteilung durch Planerwillkür, orthodoxe Autolosigkeit; riecht nach Ideologie und gefährdet Glaubwürdigkeit und Akzeptanz. Ein materielles Gut wie Verkehr sollte technisch-ökonomisch rational diskutiert werden; seine Optimierung wird Verkehrsberuhigung als Ergebnis haben.

Reformbeispiel Verkehrsplanung: Wirkungsgrad und Erreichbarkeit statt Nachfrage oder Vermeidung und Verlagerung

Eifrig diskutiert die Verkehrsplanung, ob Verkehr planbar, induziert (wodurch?) oder (aus dem bisherigen Verkehr?) prognostizierbar sei; ob man ihn gar vermeiden oder verlagern könne und dürfe. Das hört sich recht unfreiheitlich an, auch wenn man sich von den Automatismen früherer Wachstumshochrechnungen löst und die zukünftige Verkehrsnachfrage zum Kriterium macht. Und die ist tatsächlich willkürlich – nämlich abhängig von der Willkür, die Verkehr entweder idealisiert und subventioniert oder verteufelt und strafbesteuert. Die Planung muß sich besinnen auf rationale, technisch-ökonomische Kriterien: größtmögliche Erreichbarkeiten, gemessen an Kosten und Schäden (vgl. Krug 1998). Damit wird man der Unterschiedlichkeit von Regionen, Städten und Landschaften gerecht. Damit erhalten städtebauliche und raumordnerische Ziele Vorrang. Und damit muß auch der Zwang zur Wachstumsplanung fallen, wie er sich zum Beispiel in Vorschriften zur standardisierten Bewertung findet.

Reformbeispiel Konkurrenzfreier Autoverkehr: Tempo- und Beschleunigungslimits, Überholverbot, Halbierung von Schäden und Kosten

Hochgeschwindigkeit, Beschleunigen und Überholen bringen fast keine individuellen Zeitvorteile. Dafür überteuern sie die Autosystemkosten um die Hälfte. Angesichts der überwältigenden Menge der Verkehrsleistung in vollen Ballungsräumen sollte der Autoverkehr durch elektronische Begrenzungen und entsprechende Vorschriften befriedet werden: Alle fahren sanft hintereinander her. Dies ermöglicht enorm verbesserte Umweltstandards und erschließt ein gewaltiges Verbesserungspotential – für den Restautoverkehr (wie groß auch immer) und nicht zuletzt für die Exportfähigkeit, die für das teure deutsche Dynamikauto ernsthaft gefährdet ist (vgl. v. Winning, 1989; 1997, 70 ff).

Reformbeispiel Straßenverkehr: Telematik für ÖV-Vorrang, Umwegfreiheit, städtebaulich integrierte Straßenstandards

Neben einem Quasi-Moratorium für Straßenbau muß auch das Straßensystem deutlich verändert werden. Dazu gehören vielfache Verknüpfungen

und Anschlüsse zwischen vorhandenen Netzteilen, auch wenn sie unterschiedlichen Verkehrsrang haben. Hochgeschwindigkeitsfahrbahnen werden (schmaler) ummarkiert zu Mengenfahrbahnen. Durch Telematik können privilegierte Fahrzeuge (Busse, Notdienst) als Pulkführer ohne Behinderung durch Ampeln gelotst werden. Auch der Stau wird an einzelnen, städtebaulich wenig schädlichen Strecken überholt, wenn er denn nicht vermeidbar ist (denn die Straßen sollten ja ausgelastet sein). Für eine „sanfte Autobahn" sei beispielhaft des neue Teilstück Bozen – Meran genannt: Höchste Mengenleistungsfähigkeit, häufige und kleinste Anschlüsse, minimale Störwirkungen. Für Haupt-, Sammel- und Wohnstraßen bietet der Katalog der städtebaulich orientierten Verkehrsberuhigung eine Fülle von Reformvorschlägen (vgl. v. Winning 1986; 1998).

Reformbeispiel Kostenzurechnung Autoverkehr: Road-Pricing, Parc-Pricing, Gefährdungshaftung, Subventionsabbau

Die komplexen Kriterien der Zurechnung sollten Straßenverbrauch, Parkplatzverbrauch, Energie-, Rohstoff-, Bio- und Flächenverbrauch widerspiegeln. Damit eignet sich für Road- und Parc-Pricing am besten ein satellitengestütztes Elektroniksystem. Durch Debit-Abbuchungen läßt sich das entscheidende Gegenargument, nämlich der Datenschutz, ausräumen. Die Personenschäden aus Unfällen sollten vollständig aus der Fahrzeug-Haftpflichtversicherung erstattet werden – denn anders als bei Rauchern oder Drachenfliegern geht die Gefährdung nicht vom Fahrer, sondern vom System bzw. Fahrzeug aus – wie bei Baustellen oder Betrieben. Schließlich sollten neben den „großen Paketen" Straße + Parkplatz auch die vielen kleinen Subventionen verschwinden: die steuerliche Absetzbarkeit von Garagen, von Arbeitswegen, von Repräsentationsautos und vieles anderes mehr. Falsch wären weitere fahrleistungs-, geschwindigkeits- und siedlungsstrukturell undifferenzierte Preise; hilfreich wäre ein Zwang zu betriebswirtschaftlich sauberen Abrechnungen in den Haushalten, denn diese würden die gewaltigen öffentlichen Subventionen immer wieder transparent machen als das, was sie sind, nämlich Verluste.

Reformbeispiel Luftverkehr: Anrechnung aller Flugplatz- und Flugzeugkosten; hohe Luftverschmutzungsabgabe

Marktadäquate Abschreibungen und Zinsen für Flughäfen und Flugzeuge würden Starts und Landungen nennenswert, Distanzen etwas verteuern. Jedenfalls wäre das heilsame Ergebnis eine Nachfrage nach weniger Kurzstrecken, nach weniger, aber größeren Flugzeugen und deutlich weniger Flughäfen. Die größten Probleme beim Luftverkehr ergeben sich aus dem CO-Ausstoß: Die verdreifachte Schadwirkung in der betroffenen Atmosphärenschicht führt zu hoher Bewertungsproblematik und international sehr schwierigem, umstrittenem Regelungsbedarf.

Reformbeispiel Öffentlicher Verkehr: Vertaktung, Vernetzung, städtebauliche Integration und städtebauliche Angebotsdifferenzierung

Grundlage des ÖV ist ein räumlich und zeitlich nicht unterbrochenes Angebot. Statt sternförmiger Netzhierarchien scheinen gitterförmige Netze mit sehr langen Linien zweckmäßiger. Wichtiger als die Trennung von Nah- und Fernverkehren scheint eine Unterscheidung zwischen einerseits Komfortangebot (Verknüpfung urbaner Haltestellen mit höchstem Angebot und Nachfrage) und andererseits Basisangebot (Verknüpfung suburbaner Haltestellen). Bus, Bahn und Paratransit übernehmen die jeweils angemessenen Segmente. Ein besonderer Beitrag der Bahnreform könnte sein, die stationsnahen Bahnimmobilien zur Fahrgastproduktion und das Zugangebot zur Immobilienaufwertung in die Pflicht zu nehmen – auch bei den 5000 kleinen Bahnhöfen in der Bundesrepublik Deutschland. Ein weiteres Reformfeld schließlich liegt in der städtebaulichen Integration des verkehrs-technischen Details: vom Signalmast der Straßenbahn bis zur Corporate Identity der Deutschen Bank am Bahnsteig: Hier ist lokale Identität, städtebauliche Gestaltung und Einbindung in die städtische Öffentlichkeit allemal richtiger.

Reformbeispiel Transrapid: Statt Hochgeschwindigkeitsideologie angepaßte Magnet-Schwebe-S-Bahn-Versuchsstrecke

Eine Technik, die das Rad ersetzen soll, muß Kosten, Rückschläge und Versuche wert sein. Aber da, wo ihre eigentlichen Systemvorteile wirksam werden: auf kurzer Strecke (weil teurer Fahrweg), mit höchsten Zugfolgen (weil billige Fahrzeuge), mit kurzen Haltestellenabständen (weil gute Beschleunigung und Verzögerung), im (Mittel-) Gebirge (weil gut bei Steigung und Gefälle) und mitten durch den Ballungsraum mit 80 km/h (weil dabei völlig geräuschlos). Nur wenn sie ihre Vorteile ausspielen können, haben Linearmotor und (eventuelles) Schweben eine Chance auf Funktions- und Exportfähigkeit. Was eine 400 km/h-Strecke dazu beitragen soll, bleibt unerfindlich (siehe auch v. Winning, 1997, 76 ff.).

Reformbeispiel Verkehrsverwaltung: Verantwortung dezentralisieren, Netze gemeinwirtschaftlich und nicht hoheitlich betreiben

Die Hoheit über Autobahnen, Bundesstraßen und Nicht-Hochgeschwindigkeitsschienenstrecken sollte auf die Länder übergehen. Alle Innerortsteile würden kommunal. Entsprechend würde die Zuständigkeit für den StVO-Vollzug, die baulichen Standards und die Zuordnung der Straßen- und Autobahnbauämter geändert. Entsprechend solllte auch die DEGES ihre Aufgaben an die Gebietskörperschaften zurückgeben – jedenfalls mit den Bindungen, die diese einlösen können oder sollen. Ohne besondere Fachaufsicht würde ein Bundesamt (ggf. eine europäische Behörde) nur die wichtigsten technischen Standardisierungen festlegen, und zwar ohne die verkehrspolitischen Privatmeinungen, die einen Großteil der heutigen Normen ausmachen. Netze (Straßen, Schienen, Wasserstraßen, auch Flughäfen und Bahnhöfe) sollten als Gebietsmonopole nicht privatisiert werden, aber auch nicht hoheitlich kameralistisch als „Daseinsvorsorge" betrieben werden. Es empfehlen sich gemeinwirtschaftliche Unternehmen mit öffentlicher Bilanzierung und Rechnungslegung. Zur Abfederung lokaler oder

regionaler Konkurrenzen empfehlen sich als Träger für die Gebührenerhebung eher die Länder oder Zweckverbände.

Reformbeispiel Verkehrsforschung und Technikstandards: Unabhängigkeit, Vielfalt und Konkurrenz fördern

Die europäischen Regierungen geben sehr viel Geld für Verkehrsforschung aus. Die Verkehrsressorts sind aber seit Jahrzehnten eng mit der Verkehrsindustrie verzahnt. Entsprechend monopolisiert sind die Ergebnisse: Restaurativ und innovationslos predigen sie nur das, was die Vorgabe „schneller" und „mehr" einhält – etwa in der Reihenfolge: Wachstum von Ölverbrauch, Autos, Schienensysteme, Verkehrsbau. Ökologie- und Effizienzfragen werden ausgeklammert, höchstens gelegentlich verbal aufgenommen, meist vernebelt. In gleicher Weise wird die Umsetzung der Forschung durch technische Richtlinien erzwungen. Hochschulen und „freie" Institute erliegen der Verführung gleichgeschalteter Drittmittel. Vielfalt und Unabhängigkeit könnten verbessert werden, wenn die Regierungen zwei Drittel der Forschungs- (und Veröffentlichungs-!) Mittel auf andere Ressorts verlegen würden: Inneres und Justiz (Rechtsrahmen im Verkehrswesen), Europa (Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen durch Verkehrssubventionen), Städtebau (Reurbanisierung durch kosten- und flächensparende Verkehrsplanung), Finanzen (Kostendämpfung im Verkehrswesen), Soziales (Enlastung weniger mobiler Bevölkerungsteile von Verkehrskosten), Wirtschaft (Beschäftigungseffekte durch Marktwirtschaft im Verkehrswesen), Umwelt (monetäre Zurechnung von Verkehrsfolgen).

Aus dieser Vielfalt kann auch der „Stand der Technik" zukunftsfähige Breite bekommen; wahrscheinlich wären nationale Koordinierungs- und Kartellaufsichtsstellen sinnvoll, die die Unabhängigkeit sichern sollten und entweder kommunalen Spitzenverbänden oder (ähnlich den Enquete-Kommissionen) direkt den Parlamenten zugeordnet sein sollten.

Individuell geht es in Verkehr und Mobilität um Einstellungen und Lebensstile (vgl. Holzapfel 1997). Diese haben aber einen gesellschaftlichen, institutionellen Rahmen. Die skizzierten Anregungen (und viele weitere) erfordern zahllose kleine Änderungen von Gesetzen und Verordnungen (vgl. v. Winning 1997, 90 ff. oder Apel et al. 1995). Manche werden nur eine kleine Zahl Eingeweihter interessieren, wie zum Beispiel kommunale Hoheit beim StVO-Vollzug. Manche – wie etwa allgemeines Überholverbot (besser: das allgemeine Verbot, überholt zu werden!) haben erhebliche politische Brisanz. Schlüssel zur Akzeptanz ist die Transparenz der Kosten, die Offenlegung verdeckter Förderungen, die Erkennbarkeit von Verlusten, Zinsen, Altschulden von Verkehr in den öffentlichen Haushalten und die Identifikation von Gewinnern und Verlierern. Ähnlich wie die Sozial- und Wirtschaftsverfassungen reformiert werden müssen, brauchen wir eine *Verkehrsreform*. Wenn sie rationalen Kriterien folgt, wird sie nicht nur ein gewaltiger *Kostendämpfer, Innovations- und Beschäftigungsmotor sein, sondern auch Zeit und Geschwindigkeit in eine neue kulturelle Beziehung setzen.*

Literatur

Apel, Dieter/Henckel, Dietrich u.a., 1995: Flächen sparen, Verkehr reduzieren. Möglichkeiten zur Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Berlin

Baum, Herbert, 1998: Volkswirtschaftliche Nutzen und Kosten des Verkehrs. In: Schriftenreihe Forschungsarbeiten aus dem Straßen- und Verkehrswesen. Heft 108. Köln

Frey, Rene L., 1994: Ökonomie der städtischen Mobilität. Durch Kostenwahrheit zur nachhaltigen Entwicklung des Agglomarationsverkehrs. Zürich

Holzapfel, Helmut, 1997: Autonomie statt Auto. Zum Verhältnis von Lebensstil, Umwelt und Ökonomie am Beispiel des Verkehrs. Bonn

Krug, Henning, 1998: Raumstrukturelle Ausprägungen einer Verkehrsreform In: Geographische Rundschau, Jg. 50, Heft 10

v. Winning, Hans-Henning, 1986: Stadtverkehr im Wandel. Hrsg. BMBau. Bonn

v. Winning, Hans-Henning, 1989: City-Paket und Geschwindigkeitsschalter. In: ILS-Schriften, Heft 35, Dortmund

v. Winning, Hans-Henning, 1997: Nachhaltigkeit und Effizienz – Aktuelle Beiträge zur Verkehrsplanung. In: Universität Gesamthochschule Kassel (Hrsg.): Arbeitsberichte des Fachbereichs Stadtplanung/Landschaftsplanung, Heft 115

v. Winning, Hans-Henning, 1998: Straßen-Verkehrserschließung von (Neu-)Baugebieten. In: Apel, D. u.a. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Bonn

EUROPA-MAGAZIN

"Die wirkliche politische Strategie, deren Mittel der Euro ist, zielt darauf, die industriellen Demokratien Westeuropas vor den Folgen ihrer sozialen Exzesse zu retten" (NZZ. 13.11.98, S. 9). Offenbar muss man heute wirtschaftsliberale Zeitungen lesen, um sich über die EU und deren Ziele zu informieren! Wenn Sie es aber vorziehen, darüber ohne deren ideologischen Exzesse ins Bild gesetzt zu werden, bleibt Ihnen das EUROPA-MAGAZIN, Postfach, CH-8048 Zürich oder unsere Home-Page. Dossiers: UNO, Amsterdam, Gleichstellungspolitik, Alternativen zur EU, Friedenspolitik, ... (erscheint 4 mal pro Jahr, 25 S., Abo 30 SFr.)

http://www.crossnet.ch/europa-magazin/