



Landesnaturschutzverband  
Baden-Württemberg e.V.

Landesnaturschutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart

Innenministerium Baden-Württemberg  
Herrn Staatssekretär Köberle und  
Abteilung 7, Herrn Prof. Dr. Pätzold  
Postfach 10 24 43  
**70020 Stuttgart**

Reiner Ehret  
Vorsitzender

Bearbeitung:  
Joseph Michl  
LNV-Verkehrsreferent

Stuttgart, den 07.11.2008

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom  
im-gvp08

Telefon/E-Mail

0711/248955-23, Anke.Trube@lnv-bw.de

## **Generalverkehrsplan, geplante Fortschreibung 2010-2025**

**hier: LNV-Stellungnahme im Vorfeld der Verbändeanhörung zu Grundsätzen und Zielen**

Sehr geehrter Herr Köberle,  
sehr geehrter Herr Prof. Pätzold,  
sehr geehrte Damen und Herren,

der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (LNV) bedankt sich nochmals für die Auftaktveranstaltung am 24.04.2008 und das Gespräch am 15.10.2008 mit den Umweltverbänden LNV, BUND, NABU und VCD.

Der LNV erlaubt sich, im Vorfeld der eigentlichen Verbändeanhörung eine Stellungnahme zu den Grundsätzen und Zielen einer Fortschreibung des Generalverkehrsplans (GVP) einzureichen, wie sie sich aus LNV-Sicht darstellen. Um zukunftsfähig zu sein, genügen nicht kleinere Veränderungen, sondern es bedarf hierzu einer prinzipiell anderen Verkehrspolitik.

Zusammengefasst erwarten wir Folgendes:

- Die GVP-Fortschreibung hat sich an den aktuellen und zukünftigen Notwendigkeiten, Fakten und Prognosen zu orientieren. Diese sind vor allem: Energie-/Ressourcenverknappung, dringendste Klimaschutzpflichten, Ende des Bevölkerungswachstums

- Leitgedanken, Ziele und Zeitplan des GVP müssen eindeutig benannt und bis hin zu konkreten Maßnahmen konsequent verfolgt und durchgesetzt werden. Eine Erfolgskontrolle ist durchzuführen.
- Die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse kann sich nur im Rahmen der Belastungsgrenzen von Natur/Umwelt und den Menschen bewegen. Dies ist so ausdrücklich auch aus der Definition von „Nachhaltigkeit“ in der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes abzuleiten.
- Hauptziel des GVP muss die Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens sein. Verkehr ist ein Maß für mangelnde Effizienz und schlechte Organisation einer Gesellschaft! Weniger ist hier mehr.
- Die Siedlung der kurzen Wege dient als Musterbeispiel für Verkehr sparende Strukturen und die Minimierung des Verkehrsaufwandes. Nähe kann nur durch Entschleunigung erreicht werden.

Als Instrumente zur Erreichung der Ziele sehen wir hauptsächlich:

- Umsteuern von Nachfrage orientierten zu Angebotsorientierter Verkehrspolitik
- Einführung wirksamer Kontrollinstrumente
- Langsam ist besser
- Sicherheit durch Verkehrsmischung
- Öffentlicher Verkehr ist in dem Maße sinnvoll und notwendig, in dem er den MIV ersetzt. Auch er muss so umweltschonend wie möglich sein.
- Das Richtige fördern: Vorfahrt für Fußgänger und Radfahrer
- Flugverkehr - insbesondere in den nationalen Grenzen - können wir uns nicht mehr leisten.

Für die Auseinandersetzung mit unseren Vorschlägen sind wir dankbar, für deren Berücksichtigung und Umsetzung noch mehr.

Im übrigen erwarten wir mit der Fortschreibung des GVP die Umstrukturierung des Innenministeriums und nachgeordneter Verkehrs- und Straßenbaubehörden in zukunftsfähige Mobilitätsbehörden, die den Menschen in den Mittelpunkt ihrer Mobilitäts- und Verkehrspolitik stellt und nicht motorenbetriebene Karossen, die ihn gesundheitlich und finanziell bedrohen.

Mit freundlichen Grüßen

Reiner Ehret  
- Vorsitzender -

## Weniger Mobilitätsaufwand durch Entschleunigung

### Stellungnahme des LNv zum neuen Generalverkehrsplan Baden-Württembergs

Joseph Michl  
Verkehrsreferent des LNv Baden-Württemberg  
07. 11. 2008

Vom neuen Generalverkehrsplan (GVP) des Landes Baden-Württemberg ist zu fordern, dass er sich an den Notwendigkeiten, Fakten und Prognosen zumindest der Zeit orientiert, für die er Gültigkeit haben soll, das ist bis zum Jahre 2025. Soweit es den Verkehr betrifft, sind diese:

- Verknappung und damit weitere Verteuerung des Erdöls und anderer Energie (Oil-Peak)
- Verpflichtung zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses (Erderwärmung)
- Weitere Verschärfung von Grenzwerten (Lärm / Abgase)
- Ende der Inanspruchnahme neuer Flächen (Flächenverbrauch)
- Ende des Bevölkerungswachstums bei gleichzeitiger Zunahme der Älteren (Demographischer Wandel)
- Abnahme des Anteils für Verkehr an den Ausgaben privater Haushalte

Bei allen Baumaßnahmen, wie Brücken und Straßen, sind zumindest die Entwicklungen während der normalen Lebensdauer dieser Bauwerke, d.h. über einen Zeitraum von 80 bis 100 Jahren zu berücksichtigen.

Der neue GVP muss sich darüber hinaus nahtlos in ein Nachhaltigkeitskonzept einfügen, das diesen Namen tatsächlich verdient. Auf die Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes wird ausdrücklich verwiesen.

Bisherige Generalverkehrspläne (GVPs) haben diesen Belangen zwar in wohlklingenden Absichtserklärungen und unverbindlichen Vorworten Rechnung getragen (z.B. verkehrspolitische Ziele im GVP1995: „**geringstmögliche** Zunahme des motorisierten Individualverkehrs“ oder „**größtmögliche** Verlagerung ... auf öffentliche Verkehrsmittel“). Auch der Landesregierung ist bekannt, was man eigentlich machen

müsste. Über Lippenbekenntnisse sind Landesregierung und Verwaltung bislang aber nicht hinaus gekommen.

Der LNV hält es für notwendig, dass sich dies mit dem neuen GVP ändert. Hierzu ist notwendig, dass die Leitgedanken und Ziele des GVP eindeutig benannt und bis hin zu den konkreten Maßnahmen konsequent verfolgt und durchgesetzt werden. Ebenso müssen geeignete Kontrollmechanismen festgelegt werden, die es ermöglichen, eventuelle Zielabweichungen frühzeitig zu erkennen und Fehlentwicklungen entgegenzusteuern.

Die mit dem Verkehr verbundenen Fakten werden als weitgehend bekannt vorausgesetzt. Im Folgenden wird deshalb nur dann darauf eingegangen, wenn anzunehmen ist, dass dem im konkreten Einzelfall nicht so ist.

### **Ziele des GVP:**

Der GVP soll die nachhaltige Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse unter angemessener Beachtung der natürlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen gewährleisten. Dabei müssen die natürlichen Rahmenbedingungen als gegeben gelten, während die gesellschaftlichen diskutabel sind. Das heißt: unabhängig davon, wie viel Verkehr die gut organisierten Lobbyverbände der Wirtschaft fordern, müssen sich die Entscheidungen der Politik an den Erfordernissen des Natur- und Menschenschutzes orientieren. Die Kosten für die Unterhaltung des Verkehrswesens (Infrastruktur, Verwaltung, Polizei etc.) sind zu minimieren. Die Daten darüber sind für Planung und Abwägung von allen Maßnahmen mit Auswirkungen auf den Verkehr zur Verfügung zu stellen und zu berücksichtigen. Dies gilt für die Erstellung des GVP ebenso wie für die Abwägung konkreter Einzelprojekte.

### **Hauptziel des GVP muss die Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens sein: Weniger ist mehr.**

Verkehr ist nichts Positives, sondern entsteht immer aus einem Mangel heraus. Ist der Kühlschrank leer (Mangel 1), muss man zum Einkaufen außer Haus. Im Idealfall ist der Laden „um die Ecke“, und man kann zu Fuß gehen. Ist das nächste Geschäft aber weiter weg (Mangel 2), muss man dafür auf das Fahrrad oder motorisierte Verkehrsmittel zurückgreifen. Hat man dann noch etwas vergessen (Mangel 3), muss man den Weg zweimal machen. Jeder Weg ist dabei mit zeitlichem Aufwand und oft auch Kosten verbunden.

Unter Mobilität verstehen wir die Anzahl der Wege außer Haus, die zur Abdeckung der Bedürfnisse der Menschen (Einkaufen, Arbeiten, Bildung, soziale Kontakte, Unterhaltung ...) in einer bestimmten Zeiteinheit zurückgelegt werden. Dabei entsteht Verkehr.

## **Viel Verkehr ist ein Zeichen für mangelnde Effizienz und schlechte Organisation einer Gesellschaft.**

Je höher der Verkehrsaufwand (Personen- oder Tonnenkilometer), umso schlechter steht es um die Effizienz und Organisation einer Gesellschaft. Im Gegensatz zu den amtlichen Verkehrswissenschaftlern und den meisten Politikern ist dies dem Volkstum schon lange bekannt: „Was man nicht im Kopf hat, muss man in den Beinen haben“ lautet seine zutreffende Erkenntnis. (Die umgekehrte Frage muss hier auch erlaubt sein: Wie sieht es bei jemandem im Kopf aus, der 200 PS und mehr unter der Haube hat?)

### **Nähe durch Entschleunigung.**

Nun wird vielfach argumentiert, die vielen PS, der schnelle Verkehr, seien notwendig, um die vorhandenen Strukturen besser nutzen zu können. Auf den ersten Blick mag dies richtig sein: Wer hat denn schon den nächsten Laden um die Ecke, wer kommt noch zu Fuß zu seiner Arbeitsstelle? Betrachtet man aber die Entwicklung der letzten 50 Jahre und untersucht Ursachen und Wirkungen, dann wird schnell klar, dass der MIV, und auch der (stets motorisierte) öffentliche Verkehr (ÖV) sich ihr Umfeld erst selbst geschaffen haben, das durch Entmischung und weite Entfernungen geprägt ist, und zu dessen Beherrschung sie angeblich notwendig sind.

Die Siedlung der kurzen Wege war früher das Normale. Die europäischen Städte waren – ebenso wie unserer Dörfer – nach heutigen Maßstäben Musterbeispiele für Verkehr sparende Strukturen. Das hat es den Menschen ermöglicht, ihre Aufwendungen für den Verkehr zu minimieren. Die eingesparte Zeit und sonstige Ressourcen wurden in Kulturleistungen und Mehrung des Wohlstands investiert. Die Geschwindigkeit im Verkehrssystem war mit ca. 3 km/h ebenso bescheiden wie umweltschonend und über Jahrtausende konstant.

Erst mit zunehmender Geschwindigkeit der Verkehrsmittel (Ende 19., Anfang 20. Jhd.) wurden die Wege immer weiter, wurden kleinräumige, und damit zeit- und energiesparende Strukturen auseinander gerissen. Die hohen Geschwindigkeiten haben nicht die Zeit verringert, die Menschen täglich im Verkehr zubringen (Reisezeit). Diese ist in etwa gleich geblieben; tendenziell steigt die Reisezeit mit der Beschleunigung im Verkehr sogar leicht an. Hohe Geschwindigkeiten haben aber die Entfernungen vergrößert, die zur Befriedigung der Bedürfnisse zurückgelegt werden müssen. Sie haben damit auch den Aufwand für den Verkehr stark erhöht. Hohe Geschwindigkeiten binden viele Ressourcen, seit vielen Jahren bauen wir keine Kathedralen mehr, sondern Straßen. Manche bezeichnen dies bereits als „horizontale Gotik“. Öffentliche Toiletten können wir uns nicht mehr leisten, aber scheinbar jedes Jahr unzählige Kilometer neue Straßen.

Der LNV ist der Meinung, dass wir wieder Städte und Ortschaften der kurzen Wege brauchen. Doch jetzt lediglich die Stadt der kurzen Wege zu planen wäre ein ebenso

teures wie wirkungsloses Herumdoktern an den Symptomen. Solange man die Geschwindigkeit im Verkehr nicht wieder deutlich absenkt, wird man selbst mit großen Anstrengungen wenig erreichen, und das Wenige wird rasch wieder durch die hohen Geschwindigkeiten zunichte gemacht.

Eine zukunftsorientierte, nachhaltige und umweltverträgliche Mobilität kann nur über eine Reduktion des Verkehrsaufwands beim MIV erreicht werden. Folgende Unterziele sind dabei anzustreben:

- Schaffung und Förderung von verkehrswarmen Strukturen (auch im Hinblick auf die Nach-Erdöl-Zeit).
- Reduktion der verkehrsbedingten Umweltbelastungen.
- Erhöhung der Sicherheit im Verkehr (bes. für Fußgänger, Fahrradfahrer).
- Verankerung und Umsetzung des Rechts auf nicht motorisierte Mobilität.
- Steigerung der Verkehrseffizienz (d.h. Senkung des Verkehrsbedarfs je Wertschöpfungseinheit).

Was für den Personenverkehr gilt, muss auch für den Güterverkehr gelten.

### **Das Märchen von der weiteren Verkehrszunahme.**

Sicher ist die Zukunft unsicher. Trotzdem wird die Notwendigkeit zum Bau neuer Straßen mit der Erwartung einer zukünftigen weiteren Verkehrszunahme begründet. Welche Entwicklung der dafür entscheidenden Faktoren können als gesichert angesehen werden?

#### **1. Energiepreis:**

Wir sind im Oil-Peak. Öl wird knapp und teuer. Die weltweite Nachfrage steigt, während die Produktion zuerst stagniert und dann abnimmt. Bereits während der letzten drei Jahre ist der Erdölpreis stark angestiegen. Daran ändern auch die aktuellen Schwankungen nach unten nichts. Eine andere Energiequelle, die das Erdöl bezüglich Verfügbarkeit, Preis, Energiedichte etc. ersetzen könnte, ist weder in Sicht noch zu erwarten.

#### **2. Einkommen:**

Der Teil des Einkommens, der für Verkehr ausgegeben werden kann, wird geringer. Die allgemeine Einkommensentwicklung hinkt der Inflation hinterher, ein immer größerer Anteil des Einkommens muss für die gesundheitliche und soziale Absicherung sowie für Lebensmittel ausgegeben werden.

#### **3. Demographie:**

Das Durchschnittsalter der Bevölkerung steigt in den nächsten Jahrzehnten deutlich an. Ältere Menschen haben, sofern sie überhaupt noch mobil sind, einen viel geringeren Verkehrsaufwand als jüngere.



Bei gleich bleibendem Mobilitätsverhalten der einzelnen Altersklassen wäre alleine durch die demographische Entwicklung bis 2050 eine Verkehrsabnahme um 17% zu erwarten. Berücksichtigt man aber die beiden anderen Randfaktoren, ist von einem noch stärkeren Verkehrsrückgang auszugehen. Bereits in den letzten Jahren hat der Verkehr nicht mehr zugenommen, sondern stagniert.

Die Verkehrsprognosen, die ein weiteres Verkehrswachstum vorhersagen, sind nicht von Fakten getragen. Um das „Verkehrsdefizit“ durch die demographische Entwicklung auszugleichen, wurden beispielsweise die „mobilen Alten“ erdacht, die einen deutlich höheren Verkehrsaufwand für die Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse haben sollen als die heutigen „Alten“. In Anbetracht der oben geschilderten Faktoren ist ein massenhaftes Auftreten dieser Spezies aber sehr unwahrscheinlich.

Wie die Auswertung der automatischen Verkehrszählstellen in Baden-Württemberg ergibt, ist der Verkehr auf den Landes- und Bundesstraßen seit 2002 konstant geblieben. Lediglich auf den Autobahnen gab es noch einen geringen Zuwachs von durchschnittlich ca. 0,3% je Jahr. Wären in Baden-Württemberg in den letzten 6 Jahren keine neuen und schnelleren Straßen gebaut worden, würde der motorisierte Verkehr bereits auf allen Straßentypen deutlich abnehmen.

### **Instrumente zur Erreichung der Ziele: Steuern statt treiben lassen**

Eine der Hauptschwächen bisheriger GVPs war die nachfrageorientierte Verkehrspolitik beim motorisierten Individualverkehr (MIV), der auch den Straßengüterverkehr beinhaltet. Eine nachfrageorientierte Verkehrspolitik wäre dann hinnehmbar, wenn die Auswirkungen des MIV hauptsächlich positiv oder zumindest neutral wären. Dem ist nicht so. Schon seit Jahrzehnten ist das Optimum überschritten, es überwiegen die negativen Effekte des zunehmenden MIV. Der gesamtgesellschaftliche Grenznutzen neuer Straßen ist längst nicht mehr positiv. Die katastrophale Umweltbilanz des MIV ist völlig unbestritten; immer mehr zeigen sich aber auch die wirtschaftlichen und strukturellen Probleme des MIV. So schafft der MIV sich erst die Strukturen, zu deren Nutzung er dann in der Tat notwendig ist. Dies hat nicht nur Auswirkungen auf die Lebensqualität von uns allen, es ist auch eine wirtschaftlich fatale Entwicklung. Für alle wird Verkehr teurer. Seit Jahren sinkt die wirtschaftliche Effizienz des Verkehrs, wir müssen für die gleiche Wertschöpfung immer größere Transportleistungen erbringen.

### **Umsteuern zu einer angebotsorientierten Verkehrspolitik:**

Da die beschriebenen Entwicklungen insbesondere beim MIV mit einem hohen Verbrauch an Energie und anderer Ressourcen verbunden ist, die zunehmend knapp und teuer werden, ist leicht nachvollziehbar, dass ein „weiter so“ nur tiefer in die

Sackgasse führt und die Wirtschaft und unseren Wohlstand massiv bedroht. Einzelne Unternehmen können sich der Entwicklung schwer entziehen, da unter Würdigung aller unternehmerischen Faktoren und zur Erreichung der monetären Gewinnmaximierung vielfach dieser Weg gegangen werden muss. Deshalb ist es zuvorderst Aufgabe der Politik, dem durch eine gezielte Planung des Verkehrs entgegenzusteuern. Die Verkehrspolitik muss deshalb die Wende weg von der nachfrageorientierten hin zu einer angebotsorientierten Verkehrspolitik vollziehen.

### **Einführung wirksamer Kontrollinstrumente:**

Wer schon an der ersten Kreuzung die falsche Abzweigung wählt und dies nicht zeitnah merkt, wird sein Ziel nicht oder nur auf Umwegen erreichen. Eine wirksame Steuerung bedarf daher der Kontrolle. Hierfür ist das Festlegen von kurz- und mittelfristig erreichbaren Etappenzielen ebenso wichtig wie die regelmäßige Überprüfung, ob diese auch tatsächlich erreicht wurden. Hierfür müssen geeignete Messgrößen (z.B. absolute Verkehrsleistung zusätzlich zum Modal-Split) erfasst und publiziert werden. Letzteres hat in der Form regelmäßiger Statusberichte zu erfolgen, die in 2-Jahres Zyklen erstellt werden.

Grundlegende Einteilung der Maßnahmen:

- Förderung der Mikro-Mobilität: Fussgehen, Radfahren
- Reduzierung der Makro-Mobilität: Flugzeug, Auto, Bus, Bahn,
- Mix der Verkehrsarten, keine weitere räumliche Trennung;
- Kostenwahrheit im Verkehr
- Einführung eines wirksamen Controlling

### **Verkehrspolitische Grundsätze und Maßnahmen zu deren Umsetzung:**

#### **1. Langsam ist besser:**

Einer der wichtigsten Einflussfaktoren auf die Verkehrsleistung des motorisierten Verkehrs ist die Geschwindigkeit. Da sowohl die tägliche Reisezeit als auch die Anzahl der täglichen Wege im Durchschnitt über die Jahrzehnte annähernd konstant geblieben sind, wurden alle Beschleunigungen im System Verkehr in größere Streckenlängen, d.h. weitere Entfernungen umgesetzt. **Schnelle Verkehrssysteme machen nicht mobiler, sie erhöhen nur unseren Mobilitätsaufwand.** Dieser Aufwand setzt sich zusammen aus den direkten Kosten des Einzelnen für die Fahrt, den Kosten für den Staat für die Schaffung und Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur, dem Flächen- und Landschaftsverbrauch, Energieverbrauch, technischem Aufwand für das Fahrzeug und nicht zuletzt auch allgemeinem gesellschaftlichem und gesund-



heitlichem Aufwand. Der erhöhte Aufwand für schnelle Verkehrssysteme führt zu hohen Umweltbelastungen und Kosten. Trotzdem hat der MIV eine hohe Attraktivität, da ein großer Teil der oben aufgeführten Kosten nicht vom Verursacher getragen werden müssen, sondern von der jetzigen und den zukünftigen Gesellschaften.

Hinzu kommt, dass der MIV über weite Strecken Haus-zu-Haus Verbindungen mit minimalem Einsatz eigener Körperenergie und ohne Wechsel des Verkehrsmittels ermöglicht. Hier kann der ÖV, unter anderem durch die i.d.R. weitere Haltestellenentfernung nicht konkurrieren. Da es zudem immer einfacher wurde, ein eigenes Auto zu besitzen, wurden sehr viele Wege von den nicht motorisierten Verkehrsarten und dem ÖV auf den MIV verlagert, was stets mit einer Verlängerung der Wege verbunden war.

Besonders die Beschleunigung im Verkehr, aber auch die Vergesellschaftung der Kosten und die Bequemlichkeit des MIV haben nach dem Zweiten Weltkrieg bis heute zu einem starken Anstieg der Verkehrsleistungen des MIV mit allen seinen bekannten negativen Folgen geführt.

Doch ebenso wie durch Beschleunigung die Verkehrsleistung des MIV gesteigert wurde, kann sie durch Entschleunigung in gleichem Maße wieder verringert werden. Die Geschwindigkeit im Verkehrssystem ist die Stellschraube, über die man den Verkehrsaufwand am wirkungsvollsten beeinflussen kann. **Entschleunigung führt zu Verkehrsabnahme.** Mittelfristig ist die Verkehrsleistung proportional zur Geschwindigkeit, langfristig reagiert sie durch den sekundär induzierten Verkehr sogar überproportional. Ebenso wie die Beschleunigung der letzten Jahrzehnten zu immer weiträumigeren Strukturen und damit zu gesteigerter Benutzung motorisierter Verkehrsmittel geführt hat, verkürzt Entschleunigung die Entfernungen und führt so wieder zu kleinräumigeren Strukturen und damit zu einer deutlichen Verkehrsabnahme.

Doch nicht nur das. Langsamerer Verkehr

- erzeugt weniger Emissionen (Abgase, Abrieb, Lärm)
- ist sicherer (weniger Tote und Verletzte, Verletzungsschwere sinkt)
- braucht weniger Fläche (Straßen für niedrigere Geschwindigkeiten sind schmaler und passen sich besser der Landschaft an.)
- verringert den Zerschneidungseffekt in der Landschaft
- braucht weniger Energie
- ist billiger (Fahrzeuge, Verschleiß, Straßenbau und -unterhaltung)
- ist städtebaulich besser beherrschbar und bietet dadurch die Möglichkeit von sozialen Zufalls-Begegnungen im öffentlichen Raum (Wohnumfeldqualitätsverbesserung)

Eine Entschleunigung des Verkehrs kostet fast nichts und hat überragende positive Auswirkungen. Es wäre unverzeihlich, zur Erlangung einer umwelt- und menschenverträglichen Mobilität auf das Mittel der Entschleunigung des MIV zu verzichten.

Auch der ÖV muss in der Spitze wieder langsamer werden. Spitzengeschwindigkeiten von 250 km/h oder gar 300 km/h haben auf die Reisezeiten so gut wie keinen Einfluss. Hierfür ist vielmehr ausschlaggebend, wie groß die Haltestellendichte ist, wie oft auf der gesamten Strecke Haus-zu-Haus umgestiegen werden muss, ob dabei zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern gewechselt werden muss, und wie gut die Vertaktung der Verkehrsträger untereinander funktioniert. All diese Punkte wurden in den letzten Jahren sehr vernachlässigt, es wurde hauptsächlich dem Hochgeschwindigkeitswahn gehuldigt. Im Ergebnis hat das den Aufwand und den Preis für den ÖV stark erhöht, ohne dass es für den Reisenden zu entsprechenden Vorteilen gekommen ist. Die Umkehr dieser Höchstgeschwindigkeits-Politik ist längst überfällig.

Als Forderung für den GVP ergibt sich daraus:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen beim MIV auf maximal:
  - 100 km/h auf Autobahnen und 4-spurigen Kraftfahrstraßen
  - 80 km/h auf Bundesstraßen
  - 70 km/h auf Landstraßen
  - 50 km/h in Städten auf anbaufreien Straßen
  - 30 km/h auf allen sonstigen Straßen in Städten
- Regelquerschnitte sind auf diese Höchstgeschwindigkeiten zu reduzieren
- Bei der Bahn Geschwindigkeitsbeschränkungen auf maximal:
  - 200 km/h auf freier Strecke, innerhalb von Städten situationsabhängig.Statt dessen:
- Erhöhung der Haltestellendichte
- Bessere Verzahnung und Vertaktung.

## **2. Trennung von Funktion und Parkplatz.**

Untersuchungen zeigen, dass bereits für die Auswahl der motorisierten Verkehrsmittel, d.h. zwischen ÖV und MIV, die Länge des Fußweges zum Parkplatz bzw. zur Haltestelle von wesentlicher Bedeutung ist.

Bedingt durch die Stellplatzverordnung, die auf der Reichsgaragenordnung beruht („Die Förderung der Motorisierung ist das vom Führer und Reichskanzler gewiesene Ziel“), sind alle Funktionen mit Parkplätzen verbunden. Wohnungen, Arbeitsstätten, Schulen, Kirchen, Krankenhäuser, Theater und selbst Wirtshäuser dürfen i.d.R. nicht errichtet werden, ohne eine bestimmte Anzahl Parkplätze in nächster Nähe vorzusehen. Eine entsprechende Vorschrift für die ÖV-Versorgung aber gibt es nicht, weshalb die nächste Haltestelle meist deutlich weiter entfernt ist als der nächste Parkplatz. Dadurch ist das Auto i.d.R. sehr viel einfacher zu erreichen als der ÖV. Dies verhindert die freie Wahl der Verkehrsmittel, weil der ÖV schon von Anfang an die unbequemere Alternative ist. Das Auto wird somit bevorzugt als Verkehrsmittel gewählt.

Um zumindest eine freie und gleichberechtigte Auswahl der motorisierten Verkehrsmittel zu erreichen, ist ein gleicher Abstand zur nächsten Haltestelle wie auch zu den nächsten Parkplätzen unabdingbar.

Da systembedingt die Haltestellendichte des ÖV nicht beliebig gesteigert werden kann, muss bei den – im übrigen meist hoch subventionierten – Parkplätzen angesetzt werden. Entfernt man beispielsweise die Parkplätze des MIV aus den Wohngebieten, sorgt man nicht nur für eine bessere Chancengleichheit bei der Wahl der Verkehrsmittel, sondern erhöht auch die Wohn- und Umweltqualität sowie die Sicherheit für die dort lebenden Menschen ganz erheblich.

Als Forderung für den GVP ergibt sich daraus:

- Die Stellplatzverordnung ist so zu ändern, dass Parkplätze nicht näher als die nächstgelegene Haltestelle mit ausreichender ÖV-Versorgung liegen dürfen.
- Die Dichte des Haltestellennetzes ist wieder zu erhöhen.
- Jede Stadt/Gemeinde ist verpflichtet, stellplatzfreie Wohnreviere anzubieten (autofreies Wohnen)

### **3. Wer Straßen baut, wird Verkehr erzeugen.**

Es ist unbestritten, dass Straßenneubau immer mit hohem Flächenverbrauch und starken Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden ist. Gleichzeitig führt Straßenneu- und -ausbau fast immer zu Beschleunigungen beim MIV. Staus werden abgebaut, das Autofahren wird attraktiver. Dadurch wird weiterer MIV induziert. Kurzfristig werden durch die höheren Geschwindigkeiten weiter entfernt liegende Ziele angesteuert, im Verkehr eingesparte Zeit wird wieder in Verkehr investiert. (Der Verkehr ist proportional zur Geschwindigkeit. Erhöht man diese um 10%, nimmt auch der Verkehr um 10% zu.) Langfristig wird durch die Beschleunigung die Entwicklung verkehrsaufwendiger Strukturen gefördert (Zersiedelung beim Wohnen, Konzentration beim Gewerbe, allgemein Auseinanderreißen von Funktionen), was u. a. die Benutzung motorisierter Verkehrsmittel fördert bzw. erzwingt und die Verkehrszunahme nochmals zusätzlich steigert. Das Resultat dieses einfach zu überschauenden Regelkreises ist eine allgemeine Zunahme des MIV. Diese erzeugt zwangsweise wiederum Staus, dann aber auf einem deutlich höheren Verkehrsniveau. Die Politik reagiert daraufhin mit dem Ruf nach weiterem Ausbau des Straßennetzes. Wird dieser Regelkreis nicht durchbrochen, führt er unweigerlich ins Chaos, in die Verkehrsfalle.

Der Induzierte Verkehr ist eine der Hauptwirkungen des Straßenbaus. Es muss angenommen werden, dass ein erheblicher Anteil des Verkehrswachstums der vergangenen Jahre durch Straßenneu- und -ausbau induzierter Verkehr ist. Ohne Straßenbau (alle Straßen, also auch die Innerortsstraßen) wäre der Verkehr um ungefähr 1 Prozent pro Jahr weniger gewachsen, bzw. würde um 1 Prozent pro Jahr mehr abnehmen. Neue Straßen erzeugen sich den Verkehr selbst, zu dessen Bewältigung

sie vorgeblich notwendig sind. Die amtliche Straßenplanung aber hat diesen Effekt bisher ausgeblendet. Über Jahrzehnte wurden Politiker und die Öffentlichkeit von den „amtlichen“ Verkehrsgutachtern falsch über die Auswirkungen des Straßenbaus informiert. Die von ihnen auf Grundlage ihrer falschen Modelle versprochenen „Zeiteinsparungen“ hat es so wenig gegeben wie den daraus errechneten monetären Nutzen. In der Realität ist durch den ungehemmten Straßenbau ein immenser Schaden an unserer Volkswirtschaft, an den Menschen und nicht zuletzt an der Natur entstanden.

Obwohl die Zusammenhänge zwischen Beschleunigung und Verkehrszuwachs mittlerweile unbestritten sind, tut sich die amtliche Verkehrsplanung immer noch schwer, diese einzugestehen. Zwar wird der Induzierte Verkehr als Phänomen nicht mehr grundsätzlich geleugnet, in den Berechnungen von Verkehrsprognosen bzw. in Nutzen/Kosten-Berechnungen wird er aber immer noch nicht oder nur ungenügend berücksichtigt (d.h. zu einem Bruchteil seiner tatsächlichen Größe, beim BVWP zu ungefähr 7,7 Prozent).

Als Forderung für den GVP ergibt sich daraus:

- Der Induzierte Verkehr muss bei allen Berechnungen und Prognosen in vollem Umfang berücksichtigt werden.
- Es dürfen keine Straßenbaumaßnahmen mehr durchgeführt werden, die zu Beschleunigungen oder anderen Attraktivitätssteigerungen des motorisierten Verkehrs führen.
- Bei Überlastproblemen (Stau) ist der Straßenrückbau als Lösungsmöglichkeit zu bevorzugen.
- Verstetigung der Geschwindigkeit auf niedrigem Niveau (z.B. Kreisverkehre)

#### **4. Sicherheit durch Verkehrsmischung.**

Die vergangenen Jahrzehnte waren durch eine zunehmende Trennung der Verkehrsarten geprägt. Dabei wurde der motorisierte Verkehr einseitig bevorzugt. Meist wurden ihm die am besten gelegenen Verkehrsstrassen mit den kürzesten Entfernungen und den geringsten Steigungsverhältnissen vorbehalten. Fahrradfahrer wurden auf umwegige und steigungsreiche Routen umgeleitet, Fußgänger mussten beim Überqueren der Straße zunehmend die Vorfahrt des MIV beachten oder Wartezeiten bzw. ein Über- oder Untersteigen der Straße in Kauf nehmen. Dies ist selbst in Ortschaften so, in denen die Überlegenheit und damit auch die Förderungswürdigkeit des Fuß- und Fahrradverkehrs völlig unzweifelhaft ist. Typisch für diese Art der Verkehrspolitik war die weitgehende Abschaffung von Zebrastreifen und immer mehr Fahrverbote für Fahrräder auf der Straße.

Die durchgeführte Verkehrstrennung führt zu einer erhöhten Gefährdung des Fuß- und Fahrradverkehrs überall dort, wo er sich mit dem motorisierten Verkehr wieder vermischt bzw. diesen kreuzen muss. Der Kraftfahrer ist des nicht motorisierten Ver-

kehrts entwöhnt und verhält sich entsprechend rücksichtslos. Er rechnet nicht mit diesen Verkehren, hat keine Übung im Umgang mit ihnen und nimmt wenig Rücksicht auf deren spezielle Belange bzw. beharrt auf seinem ihm vielfach eingeräumten Vorfahrtsrecht. Als Todesfallen haben sich dabei besonders straßenbegleitende Fahrradwege in Ortschaften erwiesen. Sie vermitteln den Fahrradfahrern fälschlicherweise ein Gefühl der Sicherheit. Spätestens an der nächsten Kreuzung erweist sich dieses Gefühl als fehlerhaft.

Indem man die verschiedenen Verkehre wieder gezielt zusammenbringt, können die Risiken für den nicht motorisierten Verkehr deutlich gesenkt werden. Ein Erfolg versprechender Ansatz hierfür ist „Shared Space“, bei dem auf beschränkten Flächen innerhalb geschlossener Siedlungsbereiche auf jede Verkehrstrennung und Bevorrechtigung des MIV verzichtet wird. Nach ersten Erfahrungen lassen sich damit Anzahl und Schwere von Unfällen deutlich senken. Allerdings bedingt das „Shared Space“-Konzept auch eine gegenseitige Rücksichtnahme.

Da „Shared Spaces“ in größeren Städten zumindest mittelfristig nicht flächendeckend eingeführt werden können, ist flächendeckend die Einführung von Tempo-30 auf allen angebauten Ortsstraßen zu fordern. Dabei sollen stärker befahrene Sammelstraßen auch bei Tempo-30 Vorfahrtsstraßen bleiben, damit die durch die Geschwindigkeitssenkung erreichte Entlastung für die Anwohner nicht durch häufiges Bremsen und Beschleunigen wieder verloren geht. Damit die niedrige Geschwindigkeit auch auf den Hauptstraßen eingehalten wird, sind Umgestaltungen des Straßenraums notwendig. Diese können geschehen durch Verengungen, Verschwenkungen, Unterbrechung von weiten Sichtbeziehungen sowie das Einrichten von Zebrastreifen. Auch die Einführung von engradigen Kreisverkehren kann die Geschwindigkeit wirksam absenken. Durch all diese Maßnahmen wird das Unfallrisiko für den nicht motorisierten Verkehr wesentlich verringert. Ebenso verringert sich die Lärm- und Abgasbelastung für die Anwohner. Durch die Rückbaumaßnahmen lässt sich das Wohnumfeld weiter verbessern. Zusätzlich ergäbe sich durch Tempo-30 in den Städten der positive Effekt, dass keine Fahrradwege mehr notwendig wären.

Das heute weitgehend geltende Tempo-50 innerhalb von Ortschaften ist völlig überhöht. Dies weiß auch die Automobilindustrie, die innerhalb ihrer oft weitläufigen Werksgelände Tempo-15 als höchste angemessene Geschwindigkeit betrachtet. (Dass die Lobbyvertreter eben dieser Industrie dann aber lautstark Protest einlegen, wenn 100 Meter von ihren Werkstoren entfernt vor einem Kindergarten oder einer Schule Tempo-30 eingeführt werden soll, zeigt den Stellenwert, den ihnen Gesundheit und Leben ihrer Mitmenschen wert sind, die sie nicht aktuell für den Produktionsprozess benötigen.)

Als Forderung für den GVP ergibt sich daraus:

- Einführung von max. Tempo-30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften.



- Konsequente Anwendung der anerkannten Regelwerke der FGSV, insbesondere der RASSt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) auch auf so genannten Vorfeldstraßen
- Aufhebung der Benutzungspflicht für Fahrradwege in geschlossenen Ortschaften.
- Kein weiterer Ausbau des Fahrradwegenetzes in geschlossenen Ortschaften.
- Einführung von „Shared Spaces“.

## 5. Öffentlicher Verkehr ist nicht von sich aus gut.

Ein großer Irrtum liegt in dem Glauben, man müsse nur den Öffentlichen Verkehr (ÖV) ausbauen, um der Umwelt zu helfen.

Auch der ÖV verbraucht knappe und wertvolle Ressourcen wie Fläche und Energie. Auch der ÖV kann zu einer Durchschneidung der Ortschaften und der Landschaft führen, wie es z.B. bei den mit Schutzzäunen versehenen Hochgeschwindigkeitsstrecken der Bahn der Fall ist. Auch der ÖV bewirkt durch sein hohes Geschwindigkeitspotential eine Veränderung der Strukturen, weg von den kurzen Wegen und hin zu weiten Distanzen. Auch der ÖV hat ein Unfallrisiko. Und nicht zuletzt belastet auch der ÖV die Umwelt mit Lärm und Abgasen.

Pro Personenkilometer liegen die Umweltbelastungen des ÖV bei hinreichendem Besetzungsgrad allerdings viel niedriger als beim MIV. Darin liegt die Hauptstärke des ÖV: er ermöglicht hohe Geschwindigkeiten und damit weite Distanzen mit gerade noch vertretbarem Ressourcenverbrauch. **ÖV ist daher vor allem in dem Maße sinnvoll und notwendig, in dem er den MIV ersetzt.** Der Umkehrschluss ist aber ebenso gültig: sofern der ÖV nicht den MIV reduziert, muss er kritisch hinterfragt werden.

Steigende Fahrgastzahlen im ÖV alleine sind daher noch kein Maßstab für ökologischen Erfolg oder Misserfolg. Durch die vielfach erfolgte und sicher gut gemeinte alleinige ÖV-Förderung zieht man kaum Fahrten vom MIV ab. Es sind zwar oft viele zusätzliche Fahrgäste zu verzeichnen, diese kommen aber aus dem Pool der Fußgänger und Fahrradfahrer. Und auch der ÖV-Benutzer legt weitere Entfernungen zurück, wenn der ÖV beschleunigt wird. Dieser induzierte Verkehr wird interessanter Weise ganz selbstverständlich seit Jahrzehnten bei der Bewertung von Schienenprojekten berücksichtigt. Mit einseitiger Förderung des ÖV induziert man motorisierten Verkehr. Man schadet damit der Umwelt mehr als man ihr nützt.

Förderungen des ÖV müssen daher immer mit Restriktionen für den MIV gekoppelt werden („Fördern und fordern“). Dies kann durch Verteuerungen (z.B. City-Maut), Parkplatzbeschränkungen, Straßenrückbau, Geschwindigkeitsbeschränkungen und Fahrverbote geschehen.



Die Auslastung des ÖV ist oft erschreckend gering, während die Straßen gut vom MIV frequentiert sind. Es ist daher nicht nur Aufgabe der Politik, ein gutes ÖV-Angebot vorzuhalten. Die Politik muss über Restriktionen beim MIV dafür sorgen, dass das gute ÖV Angebot auch angenommen wird. Unter Umweltgesichtspunkten ist es unsinnig, hoch subventionierte, aber leere Geisterzüge durch Baden-Württemberg rollen zu lassen, nur damit man einen regelmäßigen Takt vorweisen kann, der nicht genutzt wird, da attraktivere Verkehrsträger zur Verfügung stehen. Gleiches gilt für den Busverkehr.

Als Forderung für den GVP ergibt sich daraus:

- Ausbau des ÖV nur in Kombination mit Restriktionen für den MIV.
- Langfristig Einstellung der finanziellen Förderung des ÖV.

## **6. Auch der ÖV muss so umweltschonend wie möglich fahren:**

Ebenso wie der MIV kann auch der ÖV durch Entschleunigung umweltschonender und sicherer werden. So steigt beispielsweise der energetische und technische Aufwand bei der Bahn im Bereich der Spitzengeschwindigkeiten des ICE überproportional, wodurch die Bahn ihre ökologischen Vorteile teilweise wieder verspielt. Es ist daher auch für den ICE zu fordern, dass keine Geschwindigkeiten über 200 km/h gefahren werden. (Ganz aktuell zeigen die Probleme mit den ICE-Achsen, dass Geschwindigkeiten über 200 km/h nur mit unverhältnismäßig hohem technischem Aufwand beherrschbar sind.)

Auch die ÖV-Unternehmen könnten mehr zur Umweltverträglichkeit des ÖV beitragen. Beispielsweise durch Oberleitungsbusse. Gerade in Stuttgart mit seinen vielen Steigungsstrecken böten sich O-Busse an. Vor Ort weitgehend emissionsfrei, könnten sie bei Talfahrt die Bremsenergie in Form elektrischen Stroms ins Netz zurückspeisen. Für zehntausende von Einwohnern in Stuttgart ließen sich die Belastungen mit Lärm, Dieselruß, Feinstaub und anderen Abgasen deutlich reduzieren. Der Beharrlichkeit, mit der sich die SSB gegen die Einführung von O-Bussen wehrt, muss daher politisch begegnet werden. Manche Unternehmen muss man offenbar zu ihrem Glück zwingen.

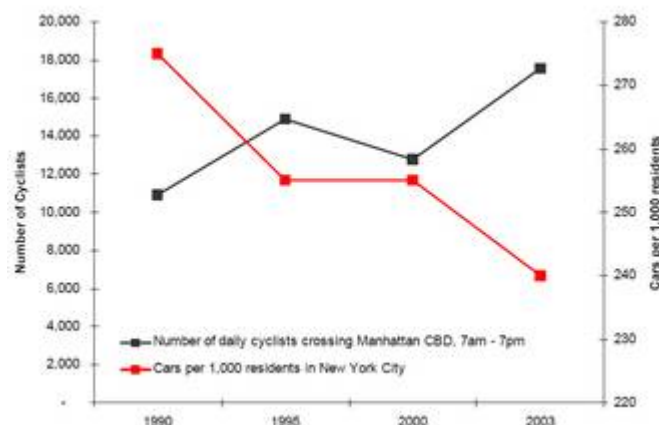
Als Forderung für den GVP ergibt sich daraus:

- Keine neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken.
- (Wieder-)Einführung von O-Bussen in den Städten.

## **7. Das Richtige fördern:**

Fuß- und Fahrradverkehr belasten die Umwelt nur sehr wenig und haben zudem einen hohen positiven Einfluss auf die Gesundheit und das soziale Miteinander der Bevölkerung. Die Zukunft der Städte liegt im nicht motorisierten Verkehr

(Knoflacher). Die Abbildung zeigt die Abnahme des Autobesitzes in New York bei gleichzeitiger Zunahme des Radverkehrs.



Bei diesen beiden Verkehrsarten kann und sollte sich die Gesellschaft daher einen Zuwachs leisten. Dies muss durch gezielte Förderung und Abbau von Hemmnissen für den Fuß- und Fahrradverkehr geschehen.

Als Forderung für den GVP ergibt sich daraus:

- Vorrang für Fußgänger und Radfahrer
- Zebrastreifen statt Fussgängerampeln
- Einführung von Autofahrerampeln (d.h. Ampeln, die analog zu den heutigen Fußgängerampeln nur auf Anforderung für den Autoverkehr auf Grün schalten.)
- Schaffung direkter und attraktiver Fußgängerbeziehungen (30-Grad Winkel)

Weiterhin ist die Förderpolitik von Bundes- und Landesregierung sowie von Kreisen und meist auch von Gemeinden bis heute nicht an Kriterien der Verkehrsminimierung, der Umweltverträglichkeit und der Nachhaltigkeit allgemein orientiert. Dadurch werden Maßnahmen besonders gefördert, die zu verkehrsreichen Strukturen und zu einer Zunahme des Verkehrs führen. Die gesamte Förderpolitik muss daher grundlegend überprüft und auf das Erreichen der oben genannten Ziele umgestellt werden.

Völlig eingestellt werden muss die Subventionierung des Lkw-Verkehrs. Dieser zahlt nur einen Bruchteil der Kosten, die er verursacht, nämlich nur ca. 10%. Müsst die Firmen die Kosten des Lkw-Verkehrs in vollem Umfang zahlen, könnte mit einem Rückgang von 70% gerechnet werden. Neben den positiven Auswirkungen auf die Umwelt würde dadurch der Mittelstand gefördert. Es entstünden wieder vermehrt kleinräumige und energiearme Strukturen mit verteilten Arbeitsplätzen.

## 8. Flugverkehr können wir uns nicht mehr leisten.

Der Flugverkehr zählt zu den umweltschädlichsten Fortbewegungsarten. Trotzdem hat der Flugverkehr in den letzten Jahren überproportional stark zugenommen. Seit den 60er-Jahren wuchs die Zahl der Flugpassagiere am Flughafen Stuttgart um durchschnittlich mehr als 5% je Jahr. Die weitaus größten Zuwachszahlen verzeichnen dabei nicht die Interkontinentalflüge, sondern die kurzen und mittleren Entfernungen. Diese aber lassen sich – sofern sie nicht überhaupt verzichtbar sind („Shopping in London“) - problemlos auf die Bahn verlagern.

Um zumindest die weitere Zunahme des Flugverkehrs zu stoppen, muss alles unterlassen werden, was diesen fördert. Das heißt z.B. auch: **Kein Stuttgart 21**. Ebenso müssen alle Erweiterungspläne für den Stuttgarter Flughafen gestoppt werden. Die öffentliche Förderung ist einzustellen.

Die Betriebserlaubnis aller anderen Flugplätze in Baden-Württemberg für **große Passagiermaschinen** ist wieder zurückzuziehen. Stattdessen ist z.B. für den Freizeitpark Rust ein direkter Bahnanschluss vorzusehen.

Als Forderung für den GVP ergibt sich daraus:

- Einstellung aller Planungen für eine 2. Startbahn des Flughafens Stuttgart.
- Rücknahme der Genehmigungen als Verkehrsflughafen für alle anderen Flugplätze in Baden-Württemberg.
- Einstellung aller Projekte / Maßnahmen, die den Flugverkehr fördern.

## 9. Die Verwaltung umstrukturieren.

Die Straßenbauabteilungen in den Regierungspräsidien haben über Jahrzehnte falsche Maßnahmen zur Lösung von Verkehrsproblemen gewählt. Durch ihre Ideologie der Verkehrssteigerung haben sie wesentlich zur heutigen Misere (Tote, Verletzte, Flächenverbrauch, Abgase, CO<sub>2</sub>, Lärm, Stau ...) beigetragen. Die **Straßenbauabteilungen** sind daher aufzulösen.

Statt dessen sind an den Regierungspräsidien neue **Verkehrsabteilungen** zu installieren. Deren wichtigstes Ziel soll die Verringerung des für die Befriedigung unserer Mobilitätsbedürfnisse notwendigen Verkehrsaufwands sein.