

# Verkehrspolitik in der Sackgasse

## Fortsetzung des Berichts der Mitgliederversammlung

Der Vereinsvorsitzende berichtete der Mitgliederversammlung über die historische Entwicklung des Straßenverkehrs und die heutige Problemlage:

„Die Siedlung der kurzen Wege war früher das Normale und dient als Musterbeispiel für Verkehr sparende Strukturen und die Minimierung des Verkehrsaufwandes. 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 -10 km/h ebenso bescheiden wie umweltschonend und über Jahrtausende konstant. Erst mit zunehmender Geschwindigkeit der Verkehrsmittel (Ende 19., Anfang 20. Jh.) 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). 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. Das Wirtschaftswunder Deutschland ist ohne effizienten Straßenbau nicht denkbar. Aber, irgendwann ist ein Optimum erreicht, bei dessen Überschreiten sich die negativen Effekte mehren bis hin zu fatalen gesamtgesellschaftlichen Auswirkungen. Dies hat nicht nur Auswirkungen auf die Lebensqualität von uns allen, es ist auch eine wirtschaftspolitische Fehlentwicklung. Für alle wird Verkehr teurer. Seit Jahren sinkt die wirtschaftliche Effizienz des Verkehrs, wir müssen für die gleiche Wertschöpfung immer größere Transportleistungen erbringen. Die Einnahmen der Maut auf LKW sind im Vergleich zu den Schäden, den die 40 Tonner an den Straßen verursachen, viel zu gering. Doch die LKW-Unternehmen möchte der Staat nicht weiter belasten. Da die Kosten in der Verkehrspolitik immer mehr aus dem Ruder laufen, bleibt nur der Individualverkehr als weitere Melkkuh. Das Privatauto besitzt eine hohe Attraktivität, da ein großer Teil der oben aufgeführten Kosten nicht vom Verursacher getragen werden müssen. Deshalb erfolgt von den Politikern jetzt auch immer öfter der Ruf nach der „PKW-Maut“ (als weitere Einnahmequelle). Doch solange man die Geschwindigkeit im Verkehr nicht wieder deutlich absenkt, wird man selbst mit großen Anstrengungen am „Investitionsstau“ im Straßenbau wenig verändern können. Hohe Geschwindigkeiten binden nun mal viele Ressourcen. Und so bauen wir seit vielen Jahren keine Kathedralen mehr, dafür aber Straßen um Straßen. Manche bezeichnen dies bereits als „horizontale Gotik.“ Es gibt bereits heute zu viele Gemeinden, die für eine Ortsumfahrung ihre Landschaft verschandelten und die Trennwirkung zum Nachbarort vergrößern. Und das alles ohne eine spürbare Entlastung des Ortskerns vom Verkehr. Soll Bad Schönborn und Kronau das nächste Opfer werden? Je größer eine Siedlung wächst, desto höher wird der Binnenverkehr (Fahrten innerorts) und der Ziel- und Quellverkehr wird gesteigert. Dies ist in der Siedlungsstruktur begründet: Neubaugebiete, Supermärkte, Schulen, Sportstätten liegen an den Ortsrändern. 50 % aller Pkw-Fahrten liegen im Bereich unter fünf Kilometer! Der überörtliche Durchgangsverkehr wird überschätzt. Aktuelles Beispiel ist die Kernstadt Östringen. Die aktuelle Verkehrszählung hat genau dieses Ergebnis erbracht. Die Verkehrs- und Siedlungspolitik ist in eine Sackgasse geraten. Mit dem Ruf nach immer neuen Straßenbauten wird dieses Problem nicht gelöst. Man muss dem Übel auf den Grund gehen.“