

Antrag

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik II: Verkehr gestalten statt Verkehrschaos verwalten

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Ausbau der Verkehrs-Infrastruktur ist weitgehend abgeschlossen. Ein genereller Ausbaubedarf für das Verkehrsnetz besteht nur in den neuen Bundesländern, beim Schienennetz, sowie beim Ausbau intermodaler Verknüpfungspunkte, vor allem im Güterverkehr.

Immer mehr zeigt sich, daß weitere Investitionen in die Erweiterung des Verkehrsnetzes in der Regel

- a) keinen großen verkehrlichen oder volkswirtschaftlichen Nutzen stiften, da durch neue und induzierte Verkehre das Netz wieder aufgefüllt wird,
- b) zu immer höheren Belastungen für Mensch und Umwelt sowie zu immer höheren externen Kosten führen,
- c) an finanzielle Grenzen stoßen, denn gerade die Großinfrastrukturen erweisen sich zunehmend als unfinanzierbar,
- d) hohe Folgekosten für den Erhalt nach sich ziehen.

Zunehmend wird klar, daß die Verkehrspolitik des Bundes, die bisher schwerpunktmäßig mit dem Instrument „Bundesverkehrswegeplan“ unkoordiniert Finanzmittel für den Ausbau, vor allem von Straßen, bereitgestellt hat, gescheitert ist und durch eine innovative Politikkonzeption abgelöst werden muß, die Umweltgesichtspunkte, die Sicherung von Mobilität, Sicherheitsaspekte und Finanzierungsfragen gleichermaßen im Auge behält. Es muß in Zukunft darum gehen, das derzeitige schwerfällige, material- und energieintensive Verkehrssystem durch ein sozialverträgliches sowie ökologisch und ökonomisch effizientes System abzulösen.

Die Gleichung Mehr Arbeitsplätze = Mehr Wirtschaftswachstum = Mehr Verkehr, die bisher als Rechtfertigung für einen umfassenden Ausbau vor allem des Straßennetzes diente, hat sich angesichts hoher Massenarbeitslosigkeit längst als falsch erwiesen. Die steigenden Verkehrsmengen, die in der Vergangenheit mit wirt-

schafflicher Dynamik und gesellschaftlichem Fortschritt gleichgesetzt wurden, müssen in zunehmendem Maß als volkswirtschaftlicher Aufwand, als Kostenfaktor und Belastung bewertet werden. Die Transportbewegungen innerhalb der EU nehmen Formen an, die als überflüssig und umweltschädlich zu bewerten sind. Aufgrund von Preisverzerrungen sind weit entfernt liegende Ziele oft preiswerter zu erreichen als Nahziele.

Angesichts des Problemdrucks, der vor allem durch den Wegfall bzw. die Öffnung der innereuropäischen Grenzen, die zunehmende Globalisierung der Wirtschaft und den steigenden Wettbewerbsdruck erzeugt wird, wird die Notwendigkeit einer rationalen und kriteriengeleiteten Verkehrsplanung auf Bundes- und auch auf europäischer Ebene immer deutlicher. Eine Verkehrspolitik, die sich, wie bisher, ohne Beachtung von Umweltgesichtspunkten, Lärmbelastungen, externer Kosten, verdeckter und offener Subventionen auf die Formel „Freie Wahl der Verkehrsträger“ zurückzieht, führt am Ende zu einer massiven Fehlallokation volkswirtschaftlicher Ressourcen, zur Verschwendung volkswirtschaftlichen Kapitals und zu hohen Schäden für Natur und Landschaft.

Inzwischen haben zahlreiche Länder als Konsequenz aus der 1992 in Rio verabschiedeten Agenda 21 nationale Umweltpläne aufgestellt, deren Erstellung ein umfassender gesellschaftlicher Diskussionsprozess vorausgeht. Aufgrund der Komplexität des Verkehrsgeschehens sind derartige Prozesse im Verkehrsbereich besonders schwierig zu organisieren. Kein Zweifel kann jedoch daran bestehen, daß die Integration des Verkehrsbereichs in diese Politikkonzepte unbedingt notwendig ist.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung deshalb auf,

schrittweise eine Verkehrs-Gesamtplanung für die Bundesrepublik Deutschland zu entwerfen. Seine Kernaufgabe soll darin bestehen, ein umwelt- und sozialverträgliches Verkehrssystem zu schaffen, welches am Leitbild einer dauerhaft-umweltgerechten Mobilität orientiert ist. Dabei sollen konkrete Mobilitätsziele, Umweltziele, Sicherheitsziele gleichermaßen verfolgt werden. Die Handlungsebenen Verkehrspolitik, Raumordnung, Städtebau sowie Wirtschaft und Gesellschaft sind im Rahmen dieser Konzepte unter der Maßgabe, gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger zu erreichen, konsequent miteinander zu verknüpfen.

Im Gestaltungsplan sollen geeignete Schritte zur Erreichung dieser Ziele festgelegt werden. Er stellt zunächst kein festes Planwerk dar, sondern einen Handlungsrahmen, dessen Instrumente kontinuierlich auf der Grundlage ständiger Evaluierungen zu verbessern sind.

Infrastrukturplanungen (Bundesverkehrswegeplanung) stellen in ihm nur einen Teilaspekt dar und sind nach folgenden Grundsätzen auszurichten:

- a) Vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind von Anfang an auszuschließen;
- b) sie soll von Anfang an verkehrspolitischen und umweltpolitischen Zielen gleichermaßen dienen;
- c) sie muß verkehrsträgerübergreifend erfolgen und Netzzusammenhänge beachten;
- d) sie soll von Anfang an die Bürgerinnen und Bürger mit einbeziehen;
- e) sie bedient sich einer Nutzen-Kosten-Analyse, welche die ökologischen und sozialen Folgekosten des Verkehrs konsequent einbezieht.

A. Die Ziele eines Verkehrsgestaltungsplans sollen sein:

1. Mobilität sichern – nicht Verkehrsaufwand erhöhen

Mobilität bedeutet Bewegungsfreiheit. Sie ist für alle Verkehrsteilnehmer und sozialen Gruppen zu gewährleisten. „Mobilität sichern“ bedeutet, Bewegungsfreiheit für alle Menschen herzustellen, die Bezugspunkte des täglichen Lebens ohne überflüssigen Verkehrsaufwand erreichen zu können. Die räumlichen Bezugspunkte für Erwerbsarbeit, Reproduktionsarbeit, Versorgung und Freizeit sollen mit möglichst wenig technischen und kostenintensiven Hilfsmitteln zu erreichen sein.

Dies gilt ganz besonders für Personengruppen, die über keinen PKW verfügen oder völlig andere Mobilitätsansprüche haben, z. B. Kinder. Die bisherige Verkehrsplanung hat die Mobilitätschancen vieler Gruppen eingeschränkt und zu einer starken Abhängigkeit vom PKW und LKW geführt.

„Mobilität sichern“ bedeutet, eine Kultur der Nähe wiederherzustellen und den wachsenden Zwang, immer weitere Wege zurücklegen zu müssen, abzubauen. Noch ist es Zeit dazu, denn von allen zurückgelegten Wegen ist nur etwa die Hälfte länger als 3 km und nur ein Fünftel über 10 km. Dagegen beschäftigt sich die offizielle Verkehrspolitik fast ausschließlich mit den großen „Magistralen“, obwohl auch dort (z. B. auf Autobahnen) der Anteil des Nahverkehrs oft oberhalb von 90 % liegt.

Sicherung von Mobilität bedeutet nicht die ständige kosten- und energieträchtige Geschwindigkeitszunahme auf einzelnen Verkehrsrelationen, sondern beinhaltet in erster Linie die intelligente Verknüpfung von Verkehrsträgern, die Schaffung eines attraktiven Verkehrs-Dienstleistungsangebots sowie eine optimale Nutzung vorhandener Infrastrukturen. Der Ausgleich zwischen unterschiedlichen Mobilitätsansprüchen- und -formen wird nur dann gelingen, wenn der derzeitigen einseitigen Entwicklung des Verkehrssektors „immer schneller – immer höher – immer weiter“ das Leitbild der Zivilisierung des Verkehrsgeschehens entgegen-

gestellt wird, welches in einem ersten Schritt auch eine gewisse Entschleunigung umfaßt.

2. Umweltziele: Reduktion aller Emissionen und Einschränkung des Flächenverbrauchs

Entsprechend den bereits eingangenen internationalen Verpflichtungen der Bundesregierung, den einschlägigen Gutachten des Sachverständigenrats der Bundesregierung für Umweltfragen sowie der Studie „Nachhaltiges Deutschland“ des Wuppertal – Instituts für Klima und Umwelt wird für den Verkehrssektor bis zum Jahre 2010 das Erreichen folgender Ziele angestrebt:

- Reduktion des Primärenergieverbrauchs um mindestens 30 %,
- kein weiterer Anstieg der Verkehrsflächen,
- Rückgang der CO₂-Emissionen um 30 %,
- Rückgang der Ozon-Vorläufersubstanzen um 80 % (Zieljahr: 2005),
- spürbare Reduktion des Verkehrslärms.

Den Bürgerinnen und Bürgern ist ein Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm einzuräumen. Insbesondere ist die Nachtruhe zu schützen. Der Immissionsgrenzwert für die Lärmsanierung an bestehenden Bundesstraßen sind für Gebiete mit Wohnfunktionen auf mindestens 65 dB (A) tagsüber zu reduzieren. Bis 2005 sind die Werte auf die heutigen Immissionsgrenzwerte für Straßenlärm nach der 16. BImSchV abzusenken. Diese sind langfristig an die strengeren Werte der DIN 18005 anzupassen.

Gleichzeitig sind gemäß den Empfehlungen des Länderausschusses Immissionsschutz durch Änderung der 23. Durchführungsverordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (23. BImSchV) die zulässigen Immissionswerte für Dieselruß auf 1,5 mg/m³ Luft, der Grenzwert für Benzol auf 2,5 mg/m³ Luft zu senken. Ökologisch sensible Zonen (z. B. zu schützende Gebiete nach der EU-Vogelschutzrichtlinie oder Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie) sind als Tabuzonen festzulegen.

3. Verkehrssicherheit verbessern

Im Jahre 1996 kamen auf Deutschlands Straßen 8755 Menschen ums Leben, 494 000 Menschen wurden verletzt. Wesentliches Ziel im Rahmen eines Verkehrsgestaltungsplans muß es sein, diese Zahl durch Tempolimits für den Autoverkehr und Attraktivitätssteigerung risikoarmer und sicherer Verkehrsträger des öffentlichen Verkehrs spürbar zu reduzieren.

Die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr hat 1996 gegenüber 1995 zwar um 7,4 % abgenommen, dies dürfte jedoch hauptsächlich durch die schlechtere Witterung bedingt sein, wegen der sich Fußgänger, Kinder, Radfahrer weniger im Freien aufhielten. Auch der bessere Aufprallschutz durch Airbags hat zu dieser Abnahme beigetragen. Die verbesserte Unfallmedizin kann viele Menschen zwar retten, aber bleibende Schäden und Verletzungen kann sie nicht verhindern. Besorgniserregend ist, daß erstmals die Zahl der

Getöteten auf Autobahnen zunahm (5,3 %). Insgesamt stößt die traditionelle Politik der Unfallvermeidung an deutliche Grenzen, wie auch die erschreckend hohe Anzahl von Verletzten, insbesondere der Schwerverletzten zeigt.

B. Die Ziele sind auf folgenden Handlungsebenen zu verwirklichen:

1. Verkehrspolitik

- Die Mobilitätsziele, Umweltziele, Sicherheitsziele und wirtschaftlichen Ziele werden gleichermaßen nur erreicht, wenn sich die Verkehrspolitik realistische Reduktions- und Verlagerungsziele setzt. Dieses Zielbündel soll, angelehnt an die Vorstellungen des Wuppertal-Instituts bis zum Jahre 2010 u. a. eine Halbierung des Autoverkehrs und eine Vervierfachung des Eisenbahnverkehrs sowie eine jährliche Reduktion der gesamten Verkehrsarbeit um 1 % beinhalten.
- In der Investitionspolitik muß der Weiterentwicklung der Schiene der Vorzug gegeben werden. Der seit Jahrzehnten andauernden Vernachlässigung dieses Verkehrsträgers muß durch organisatorische Weiterentwicklung und mehrjähriges Investitionsprogramm „Zukunftsfähige Mobilität“ entgegen gewirkt werden. Dieses soll u. a. eine umfassende Modernisierung und Erweiterung des Schienennetzes und des Rollmaterials beinhalten.
- Durch Anwendung von Güterverkehrslogistik, moderner Betriebsleitsysteme, Optimierung der Betriebsabläufe kann die Leistungsfähigkeit der Bahn auch im Güterverkehr erheblich gesteigert werden. Bereits das heutige Streckennetz ist im erheblichen Maß für zusätzliche Güterverkehre aufnahmefähig. Dies zeigte eine Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes und des Deutschen Verkehrsforums. Der auf die Schiene verlagerebare Anteil des LKW-Aufkommens liegt in fast allen Korridoren weit über 50 %.
- Verknüpfungspunkte zwischen Schiene und Straße sind möglichst dezentral anzulegen, um Verkehre möglichst früh, bereits in der „Fläche“ auf der Schiene zu bündeln. Grundsätzlich ist bei Verknüpfungspunkten auf eine möglichst kostengünstige Ausgestaltung zu achten, um Veränderungen im räumlichen und verkehrlichen Gefüge gerecht werden zu können und eine schrittweise Dezentralisierung vornehmen zu können.
- In der Güterverkehrspolitik ist eine strategische Zusammenarbeit von Binnenschiff und Bahn anzustreben. Dazu gehört die Entwicklung leistungsfähiger und innovativer Umschlag- und Verladeeinrichtungen für Containerverkehre und die Entwicklung innovativer, flexibler Schiffskonzepte.
- Die Verkehrsträger müssen aus ökonomischer, finanzpolitischer und ökologischer Sicht optimal und effizient eingesetzt werden. Dazu ist es notwendig,

- bei der Finanzierung von Infrastrukturen gleiche Bedingungen herzustellen, allen Verkehrsträgern ihre externen Kosten anzulasten,
- direkte und indirekte Subventionen für bestimmte Verkehrsträger schrittweise abzubauen und zu vermeiden,
- die Verteilung der Aufgaben auf unterschiedliche regionale Aufgabenträger bei den verschiedenen Verkehrsträgern möglichst anzugleichen und
- für alle Verkehrsträger gleiche Wettbewerbsbedingungen herzustellen.

Sind diese Bedingungen nicht erfüllt, so werden sich die Wettbewerbsverzerrungen der Vergangenheit, die bereits heute zu volkswirtschaftlichen Verlusten und Fehlsteuerungen geführt haben, erheblich verschärfen. Die Entwicklung eines differenzierten Verkehrssystems mit hohem Effizienz- und Organisationsgrad ist weit aus sinnvoller als die in den letzten Jahrzehnten betriebene phantasielose Straßenbaupolitik.

2. Raumordnung und Planung

- Die bisherige sektorale Behandlung des Themenfeldes Verkehr sowie die fachlich isolierte Betrachtung der einzelnen Verkehrsträger soll durch eine ganzheitliche Betrachtung des Systems Verkehr abgelöst werden. Dabei sind Rückkoppelungs- und Wechselwirkungen auf Raumordnung und Wirtschaft besonders zu beachten. Insbesondere ist darauf hinzuwirken, daß sich die Siedlungsentwicklung auf die Haltepunkte des Schienenverkehrs konzentriert. Bei der inneren Entwicklung von Siedlungsbereichen ist verstärkt auf Angebote zur Verkehrsvermeidung, z. B. durch Nutzungsmischung, Nutzung innerstädtischer Brachen, ausreichende wohnortnahe Angebote an sozialer Infrastruktur zu achten. Produzierendes Gewerbe soll nur noch in der Nähe von Schienensträngen angesiedelt werden.
- Der Aspekt, vorhandene Infrastrukturen effizient zu nutzen, ist verstärkt zu beachten. Der Schwerpunkt der Investitionen muß bei denjenigen Verkehrsträgern liegen, deren Leistungsfähigkeit und Organisationsqualität durch konsequente Anwendung telematischer Techniken besonders gesteigert werden kann.

3. Gesellschaft

- Der derzeitige Mobilitätsbegriff wird zu sehr mit Geschwindigkeit gleichgesetzt. Auf der Handlungsebene Gesellschaft ist deshalb darauf hinzuwirken, daß die Definition von Mobilität als „Beweglichkeit“ für alle Gruppen höhere Akzeptanz erreicht. Ziel soll es sein, ein neues Mobilitäts-Leitbild zu schaffen, welches einerseits davon geprägt ist, die eigene Mobilität und die eigenen Verkehrsbedürfnisse, z. B. im Freizeitbereich, kritisch zu hinterfragen und andererseits für die Erfüllung von

Verkehrsbedürfnissen das ökologisch verträglichere Verkehrsmittel zu wählen.

- Die bisher übliche Verkehrserziehung soll durch eine Mobilitätserziehung ersetzt werden, welche Kinder nicht nur über die Gefahren des Verkehrs aufklärt, sondern sie zu einer kritischen Distanz zum jetzigen Verkehrsgeschehen zu einem verantwortungsvollen Umgang mit Verkehrsangeboten befähigt. Von Erwachsenen ist ein entsprechendes Vorbildverhalten einzufordern. Die Gesellschaft muß wieder lernen, unterschiedliche Mobilitätsansprüche zu begreifen, wirkliche Rücksicht aufeinander zu nehmen.

4. Innovations-, Technologie- und Forschungspolitik

Die Unterstützung des Handlungsfeldes Gesellschaft und die Förderung verkehrsreduzierender Strukturen müssen auch von der Forschungspolitik als Schwerpunktaufgabe erkannt werden. Weitere Schwerpunkte liegen in der Unterstützung der Einzelmaßnahmen des Handlungsfeldes Verkehrspolitik. Durch Transportaufwandanalysen sollen verlässliche Datengrundlagen für ein Umsteuern im Güterverkehrsbereich gewonnen werden. Darüber hinaus muß sich die staatliche und industrielle Technologiepolitik im gesamten Fahrzeugbereich auf die Durchsetzung einer Effizienzrevolution konzentrieren. (Verbesserung der Wirkungsgrade, Senkung des Energieverbrauchs, umweltschonende Antriebssysteme, ökologisch optimierte Fahrzeugkonstruktionen, Verkehrsmanagementsysteme). In besonderer Weise ist darauf zu achten, daß die Technologie- und Forschungspolitik die Verbindung zu den Bereichen Raumordnung, Planung und Verkehr behält. Damit soll der Gefahr vorgebeugt werden, daß Ressourcen in die Entwicklung inkompatibler und überflüssiger Verkehrssysteme fließen, die ihrerseits die Ziele der Gestaltungsplanung konterkarieren.

5. Finanz- und Steuerpolitik

Die Zielvorgaben eines Verkehrsgestaltungsplans müssen von der Steuerpolitik unterstützt werden. Im Rahmen einer ökologisch-sozialen Steuerreform ist deswegen der Mineralölpreis schrittweise anzuheben. Wichtig ist dabei, daß die wirtschaftlichen und privaten Akteure des Verkehrsgeschehens die Rahmenbedingungen kennen. Diese müssen eindeutig formuliert sein, um Sicherheit, Vertrauen und klare Rahmenbedingungen zu schaffen. Die schrittweise Anhebung soll Anpassungs- und Übergangsprozesse ermöglichen. Ein Teil der zusätzlichen Steuereinnahmen ist in den Aufbau eines zukunftsfähigen Verkehrssystems zu reinvestieren.

C. Vorgehensweise bei der Erstellung des Verkehrsgestaltungsplans

Bei der Durchführung des Verkehrsgestaltungsplans sind die unterschiedlichen Elemente der einzelnen Handlungsebenen, die für

sich jeweils nicht zielführend sind, zu kombinieren. Es ist möglich, im Rahmen eines rechnergestützten „Gestaltungsszenarios“ nach dem methodischen Vorbild des Generalverkehrsplans des Landes Baden-Württemberg die Wirkung einzelner Politikfelder (Weiterentwicklung des Eisenbahnsystems, schrittweise Erhöhung der Mineralölsteuer, Einführung einer Schwerverkehrsabgabe, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Abschaffung der Kilometerpauschale und Umwandlung zu einer verkehrsmittelunabhängigen Entfernungspauschale, Abschaffung der Steuerbefreiung von Kerosin, Parkraumbewirtschaftung, Parkflächenreduktion, Maßnahmen zur Erhöhung des Auslastungsgrades von Fahrzeugen, Verkehrslenkung und Verkehrsmanagementsysteme, Nachtfahrverbote für LKW, Fahreinschränkungen für LKW in sensiblen Korridoren, Förderung des Rad- und Fußwegeverkehrs usw.) abzuschätzen und auch geeignete Instrumenten-Kombinationen zu finden.

Der Abgleich mit der realen Entwicklung (Evaluierung) soll regelmäßig erfolgen. Es sind aus den verschiedenen Handlungsmöglichkeiten diejenigen herauszufinden, die in besonderer Weise zielführend sind. So sollen einzelne, aufeinander abgestimmte und wirkungsvolle Instrumente zum Einsatz kommen. Grundsätzlich stellt das Planwerk nicht auf bestimmte Maßnahmen, sondern auf das Erreichen der vorgegebenen Ziele ab. Es ist auch Aufgabe der Politik, wesentliche Konfliktfelder zu benennen, zwischen den gesellschaftlichen Akteuren zu moderieren, den Einsatz der Instrumente zu optimieren und im Falle markanter, unerwünschter Fehlentwicklungen die eingeschlagenen Wege zu korrigieren.

Für die Durchführung des Verkehrsgestaltungsplans sind ständige Evaluierungskontrollen notwendig. Diese sollen darauf abstellen, die Grundziele des Verkehrsgestaltungsplans zu erreichen und dabei alle Möglichkeiten zu nutzen, das Verkehrsgeschehen durch steuerliche, ordnungspolitische, investive, gesetzliche oder sonstige Maßnahmen zu lenken.

Bonn, den 23. April 1997

Gila Altmann (Aurich)

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Helmut Wilhelm (Amberg)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Begründung

Der in diesem Antrag konzipierte Verkehrsgestaltungsplan stellt einen neuen Ansatz dar, Verkehrspolitik als integrativen Bestandteil von Fachpolitik, Wirtschaftspolitik und Gesellschaftspolitik zu begreifen. Er versucht, die unterschiedlichen Ansprüche von Wirtschaft, gesellschaftlichen Akteuren und Bürgerinnen und Bürgern an das Verkehrssystem zu integrieren. Durch die Vorgabe von Um-

weltzielen soll Verkehrspolitik auch endlich klare ökologische Vorgaben beinhalten.

Es kann nicht geleugnet werden, daß die Durchführung eines Verkehrsgestaltungsplans gerade in der ersten Phase auch Konfliktpotentiale birgt, zwischen unterschiedlichen Interessen, unterschiedlichen Akteuren, unterschiedlichen politischen Handlungsebenen. Diese Konflikte können entschärft werden durch:

- den Versuch, neue Mobilitätsleitbilder zu vermitteln,
- eine „technische“ Strategie, bei allen Verkehrsmitteln möglichst hohe Effizienzgewinne zu erreichen und damit die Umwelt tendenziell zu entlasten, ohne sofort eine vollständige Verhaltensänderung einzufordern,
- eine Strategie der Infrastrukturentwicklung, welche aufgrund vollständiger Nutzen- Kosten-Analysen optimale Wohlfahrtsgewinne und optimalen Einsatz von Haushaltsmitteln gewährleistet.

Gerade beim letztgenannten Ansatzpunkt darf von Anfang an mit einer großen politischen Zustimmung gerechnet werden. Denn die bisherige Straßenbaupolitik hat erheblich zur Aushöhlung der öffentlichen Finanzen beigetragen. Es ist heute schon fraglich, ob das Straßennetz in seiner vollen Länge auf Dauer erhalten werden kann. Die derzeitige Verkehrspolitik täuscht die Menschen, indem sie suggeriert, ein phantasieloses „Weiter So“ wäre möglich. Dieses „Weiter So“ führt aber in die Sackgasse. Wir brauchen endlich ein modernes, ökologisches, sozialverträgliches und effizientes Verkehrssystem. Der Verkehrsgestaltungsplan soll für diesen Entwicklungsweg die Instrumentarien bereitstellen und koordinieren.

