

Wolf Linder, Ulrich Maurer, Hubert Resch

# Erzwungene Mobilität

Alternativen zur Raumordnung, Stadtentwicklung und Verkehrspolitik

Europäische Verlagsanstalt

# Inhalt

Vorwort	11
A) MOMENTAUFNAHMEN AUS DEM LEBEN DEUTSCHER ARBEITNEHMER	14
<i>I. Der Automobil-Arbeiter Heinz Müller in einer Großstadt in Südwestdeutschland</i>	14
Heinz Müller und sein Arbeitsplatz	14
Heinz Müller und seine Wohnung	15
Heinz Müller als Kilometerfresser	17
<i>II. Der Kaufhausangestellte Walter Brückner aus einer Kleinstadt am Rande eines industriellen Ballungsraumes</i>	19
Walter Brückner und sein Arbeitsplatz	19
Walter Brückner und seine Wohnung	20
Walter Brückner und seine Weltreisen	22
<i>III. Der Arbeiter Franz Lehmayr auf dem Lande</i>	22
Franz Lehmayr und sein Arbeitsplatz	22
Franz Lehmayr und seine Wohnung	24
Franz Lehmayr auf Achse	24
B) GRUNDZÜGE DER RAUM- UND STADT- ENTWICKLUNG IN DER BUNDESREPUBLIK	26
<i>I. Die Krise der Stadt — und die der ländlichen Regionen</i>	26

<i>II. Von der Agrar- zur Industrieproduktion: Die kapitalistische Warenproduktion</i>	28
1. Die Konzentration der Produktionsstätten	28
2. Die Konzentration der Bevölkerung	30
3. Die Veränderung des Stadtgefüges	32
 <i>III. Von der Industrie- zur Dienstleistungsproduktion: Die Konzentration der Wirtschaft</i>	 33
1. Ökonomische Bedingungen für die weitere Polarisierung von Stadt und Land	33
2. Veränderungen der Wirtschafts- und Beschäftigtenstruktur	34
3. Die Krise der ländlichen Region	36
4. Die entmischte Stadt als Ausdruck der kapitalistischen Warenproduktion	38
5. Siedlungsstruktur und Verkehr: Die erzwungene Mobilität	39
6. Die »öffentliche Armut« — ein Zufall?	42
 C) DIE ROLLE DER STAATLICHEN POLITIK	 46
 <i>I. Am Beispiel Raumordnungspolitik</i>	 46
1. Inhalt und Ziele der Raumordnungspolitik	46
2. Raumordnung und regionale Wirtschaftsförderung	47
3. Unzureichende Ergebnisse der Förderungspolitik	48
4. Ursachen für das Versagen der Förderungspolitik	50
 <i>II. Am Beispiel Verkehrspolitik</i>	 51
1. Erste Phase: Motorisierung und Straßenbau	51
1.1 Kann öffentlicher Verkehr rentabel sein?	53
1.2 Bundesbahn auf dem Rückzug	54
1.3 Mit dem Auto in die Verkehrskrise — Verkehrspolitik und Autoindustrie	55
2. Zweite Phase: Erste Korrekturen zugunsten des öffent- lichen Verkehrs	57
2.1 Bundesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhält- nisse der Gemeinden	57
2.2 Überdimensionierter Fernstraßen-Bedarfsplan	58
3. Dritte Phase: Kurswechsel in der Verkehrspolitik	60
3.1 »Vorrang für den öffentlichen Personennahverkehr«	60
3.2 Reformanspruch bleibt unerfüllt	61

4. Vierte Phase: Auswirkungen des Reformstopps auf die Verkehrspolitik	62
4.1 Weiterer Rückzug für die Bundesbahn	62
4.2 »Folgekosten« — Diskussion unter falschen Vorzeichen	63
4.3 Einfluß der Automobilkrise auf die Verkehrspolitik	64
5. Fazit der Verkehrspolitik: Negative Auswirkungen auf die Raum- und Stadtstruktur	65
<i>III. Am Beispiel Stadtentwicklungspolitik</i>	67
1. Die Anpassungsplanung in der Siedlungspolitik	68
2. Die Anpassungsplanung in der Verkehrspolitik	69
3. Ursachen und Folgen der Anpassungspolitik	70
4. Disziplinierung der Kommunen	73
<i>IV. Staatliche Politik als Anpassungsplanung</i>	74
1. Mangelhafte Koordination staatlicher Politik	75
2. Anpassungsplanung zwischen Liberalismus und Gestaltungsplanung	76
3. Ein fragwürdiger Ausweg: Reformen durch wirtschaftliches Wachstum	78
D) ZIELE EINER RAUM- UND STADTENTWICKLUNG IM INTERESSE DER ARBEITNEHMER	80
<i>I. Kriterien und Voraussetzungen für eine Neuordnung der Siedlungsstruktur</i>	80
1. Hauptpunkte der bisherigen Entwicklung	81
2. Kriterien für die zukünftige Entwicklung	81
<i>II. Zielkonzeption für die Raum- und Stadtentwicklung</i>	83
1. Die räumliche Struktur in der Bundesrepublik	83
2. Die Entwicklung in den Ballungsräumen	85
3. Die Entwicklung in den ländlichen Regionen	87
<i>III. Verkehrspolitische Zielsetzung unter den Bedingungen der angestrebten Raum- und Stadtentwicklung</i>	88
1. Veränderung der Verkehrsanteile zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel	88
2. Verringerung des Verkehrsaufkommens	91

E) MÖGLICHKEITEN UND INSTRUMENTE ZUR VERWIRKLICHUNG EINER NEUEN RAUM- UND STADTENTWICKLUNG	93
<i>I. Was läßt sich mit dem gegenwärtigen politischen Instrumentarium erreichen?</i>	93
1. Politische Handlungsmöglichkeiten in den Ballungsräumen	93
1.1 Investitionspolitische Lenkungsmöglichkeiten	94
1.2 Boden- und planungsrechtliches Instrumentarium	95
1.3 Verkehrspolitische Steuerungsmöglichkeiten	97
1.3.1 Steuerungsmöglichkeit durch Verkehrsinfra- strukturpolitik	97
1.3.2 Steuerungsmöglichkeit durch Organisation und Verkehrsordnung	101
1.3.3 Steuerungsmöglichkeit durch Verkehrsanlieger- steuer	102
1.3.4 Beurteilung der Steuerungsmöglichkeiten	103
2. Möglichkeiten von Reformstrategien in den ländlichen Regionen	104
2.1 Verkehrspolitische Steuerungsmöglichkeiten	104
2.1.1 Steuerungsmöglichkeit durch die Bundesverkehrs- wegeplanung	105
2.1.2 Steuerungsmöglichkeit durch den regionalen Verkehrsverbund	106
2.1.3 Beurteilung der Steuerungsmöglichkeiten	106
2.2 Boden- und planungsrechtliches Instrumentarium	107
2.3 Investitionspolitische Lenkungsmöglichkeiten	107
3. Die Grenzen staatlichen Handelns unter den gegenwärtigen Bedingungen	108
3.1 Eine Neuorientierung der öffentlichen Investitions- tätigkeit kann den räumlichen Investitionsprozeß nicht steuern	109
3.2 Das vorhandene planungsrechtliche Instrumentarium reicht zur Änderung der Siedlungsstruktur nicht aus	110
3.3 Durch die Neuordnung der Verkehrsstrukturen allein kann die siedlungspolitische Zielsetzung nicht erreicht werden	111
3.3.1 Extreme Gegenstrategie: Verweigerung von Verkehrsinfrastruktur	111
3.3.2 Differenzierte Gegenstrategie: Änderung der Verkehrsinfrastruktur	112

4. Das Dilemma der staatlichen Reformpolitik	115
4.1 Ernüchternde Bilanz der bisherigen Reformpolitik	115
4.2 Ökonomische Struktur engt Reformspielraum ein	116
4.3 Beharrungskraft des Bestehenden schmälert das Reformbewußtsein	117
<i>II. Die Notwendigkeit einer Politik der Strukturreformen</i>	119
1. Reform des Boden- und Planungsrechts	119
1.1 Neue Lenkungsinstrumente: Änderung des Bundesbaugesetzes	120
1.2 Ein weitergehendes Modell: Trennung von Verfügungs- und Nutzungseigentum	122
2. Investitionslenkung als Mittel zur Veränderung der Siedlungsstrukturen	125
2.1 Die Forderungen des Deutschen Gewerkschaftsbundes zur Investitionslenkung	126
2.2 Berücksichtigung sozialer Kosten- und Nutzenrechnungen	128
2.3 Die räumliche Lenkung der Investitionen	129
2.4 Automobilindustrie, Verkehrspolitik und Investitionslenkung	131
F) ÄNDERUNG DER SIEDLUNGSSTRUKTUREN: EINE HERAUSFORDERUNG FÜR DIE GEWERKSCHAFTEN	135
<i>I. Die Gewerkschaften im Verhältnis zu Parteien und Bürgerinitiativen</i>	135
1. Die Rolle der Parteien	135
2. Die Rolle der Bürgerinitiativen	137
<i>II. Die Aufgaben der Gewerkschaften reichen über den Betrieb hinaus</i>	139
<i>III. Spannungsfelder bei der Entwicklung und Vertretung gesellschaftspolitischer Zielsetzungen</i>	142
1. Politische Handlungsmöglichkeiten der Einheitsgewerkschaft	143
2. Einzelgewerkschaften und Dachverband: Problem der Koordination	144
3. Mobilisierung der Mitglieder	149

<i>IV. Schlußfolgerungen für die gewerkschaftliche Strategie</i>	151
1. Öffentlichkeits- und Bildungsarbeit	151
2. Politische Adressaten müssen Mitgliederdruck spüren	152
3. Verstärkte Aktivität in Kommunen und Regionen	154
4. DGB-Kreise und Ortskartelle als Aktionszentren	155
5. Möglichkeiten, in Tarifverträgen die »außerbetrieblichen« Bedingungen zu verbessern	157
6. Einflußnahme über Wirtschafts- und Sozialräte	157

## ANHANG

<i>EntschlieÙung zur Verkehrspolitik (9. DGB-BundeskongreÙ)</i>	159
<i>EntschlieÙung zur Verkehrspolitik (10. DGB-BundeskongreÙ)</i>	161

ERGÄNZENDE LITERATUR	167
----------------------	-----