

Seit 1993 sind unsere verkehrspolitischen Ziele in 10 Thesen formuliert. An ihrer Aktualität hat sich wenig geändert:

- Durch Straßenbau ist das Verkehrsproblem nicht lösbar

Mehr Straßen bedeuten mehr Verkehr. Sie bringen keine Entlastung. Die Zahl der Autos bzw. der gefahrenen Kilometer wächst schneller als die Zahl der gebauten Straßenkilometer. Straßenbau vergrößert nur die Verkehrsprobleme. Weltstädte wie Los Angeles und Tokio geben dafür Beispiele. In Deutschland zeigen Städte wie Würzburg und Aschaffenburg, daß es sich nach ihrem verkehrsgerechten Ausbau nicht mehr lohnt, in ihnen zu leben. Man hat ausgerechnet, daß die Stadt Würzburg die halbe Innenstadt abreißen müßte, um die Verkehrsstraßen zu bauen, die den für das Jahr 2000 prognostizierten Verkehr bewältigen könnten! Eine Studie des Umwelt- und Prognose-Instituts Heidelberg belegt, daß das Straßennetz zehnmal schneller wachsen müßte, wollte man das derzeitige Stauniveau in den alten Bundesländern halten (TAZ v. 10.04.92).

Der ständig steigende Platzbedarf des Verkehrs und seine Rolle beim Anstieg des CO₂-Gehaltes in der Atmosphäre und des damit verbundenen Treibhauseffektes und einer möglichen Klimaveränderung fordern eine Wende in der Verkehrspolitik. Nach einer Studie des Bundesumweltamtes wird bis zum Jahr 2005 in den ABL der CO₂-Ausstoß um 24 % steigen und in den NBL um 147 % (SZ v. 25.04.92).

- Der Ansatzpunkt für eine neue Verkehrspolitik heißt: Verkehrsvermeidung

Nicht der mögliche Verkehr ist anzustreben, sondern der notwendige. Unter konsequenter Befolgung des Verkehrsvermeidungspotentials ist die "Stadt der kurzen Wege" zu planen. Standortgebundene Versorgung der Bevölkerung muß Vorrang haben. Keine Milch aus Bayern in Sachsen und kein Brot aus Delmenhorst in Sachsen-Anhalt! Keine Blumen aus der Dritten Welt! Kühe gibt es überall. Trotzdem lassen Molkereien Buttermilch und Joghurt in halb Europa herumfahren. Andere Firmen transportieren Textilien wegen geringfügiger Näharbeiten über Tausende von Kilometern. Autobahnen dürfen nicht länger als Transportwege in Billiglohnländer gelten.

- Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und in Ballungsräumen auf Verkehrsarten des Umweltverbundes bieten eine Lösung

Die Vorteile der Schiene (ICE ausgenommen) sind:

Geringer Flächenbedarf (2-gleisige elektrifizierte Bahnstrecke benötigt 13 m Breite bzw. 1,4 ha/km, 4-spurige Autobahn benötigt 37 m Breite bzw. 2,5 ha/km). In Ballungsräume besteht damit eine wichtige Möglichkeit, um die Stadt als Lebensraum zu erhalten.

Geringer Energiebedarf (Die Bahn benötigt durchschnittlich 1/4 der Energie des Straßenverkehrs, bei Güterverkehr bis zu 1/8 und 1/6 der Energie des Flugverkehrs).

Geringere Schadstoffemissionen (Bahn : Schiff : PKW : LKW = 1 : 3,3 : 8,3 : 30)

Geringerer Lärm (Bahn 5-10 dB geringer als Straßenverkehr, geringere Lärmhäufigkeit)

Größere Sicherheit (Unfallhäufigkeit: Bahn : LKW : PKW = 1 : 33 : 88)

Der Transport gefährlicher Güter erfolgt am sichersten auf der Schiene. Die Bahn bietet optimalen Gefahrenschutz durch technische Überwachung. Gefährdungsbeauftragte sorgen für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen während des Transportes.

- Beseitigung der Wettbewerbs-Ungleichheit zwischen Straße und Schiene

Dazu ist es z.B. notwendig, die Mineralölsteuer zu erhöhen und eine Schwerlastverkehrsabgabe einzuführen. Nach Daten des Umwelt- und Prognose-Institutes Heidelberg subventioniert jeder Bürger der BRD den KFZ-Verkehr mit 3.700 DM/Jahr, oder anders ausgedrückt: Jeder PKW verursacht pro Jahr 6.000 DM Kosten, die von der Allgemeinheit in Form von Steuern gezahlt werden. Um alle Kosten aus dem Straßenverkehr begleichen zu können, müßte der Kraftstoffpreis 5,-- bis 6,-- DM/Liter betragen.

- Wirtschaftsentwicklung braucht keine neuen Autobahnen und ICE-Trassen

Deutschland hat nach Japan das zweitdichteste Verkehrsnetz. Autobahnen dienen der Kanalisation des Verkehrs. Sie verbinden die Oberzentren und leiten den Verkehr an der Region vorbei. Wirtschaftsförderung muß regional greifen.

- Das vorhandene Schienennetz muß ausgebaut, die vorhandenen Straßen in den neuen Bundesländern müssen saniert werden

Wir fordern: Keinen Neubau, keine Verbreiterung von Straßen! Über die Notwendigkeit des Baus von Umgehungsstraßen muß regional entschieden werden. Es ist möglich, daß der Schutz des historischen Stadtkerns den Bau von Umgehungsstraßen erfordert. Die ökologische Lösung wäre die Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf den notwendigen Verkehr.

- Wir brauchen vernetzte Verkehrsstrukturen, d.h. Abstimmung von ÖPNV und ÖPV

Das vorhandene Bahnnetz darf nicht reduziert werden. Vernetzte Verkehrsstrukturen, Förderung des ÖPNV ermöglichen die umweltgerechte Bewältigung der Verkehrsprobleme

- Geschwindigkeitsbegrenzung ist eine weitere Möglichkeit, die Umwelt zu entlasten

Verringerte Geschwindigkeit bedeutet weniger Emissionen. Damit verbunden sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der verantwortungsvolle Umgang mit den Energieressourcen.

- Keine Kanalisation der Flüsse!

Die Schiffe sind den Flüssen anzupassen und nicht umgekehrt. Wichtig ist, daß ein Fluß seinen natürlichen Lauf behält, damit er seine Selbstreinigungskraft entfalten und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen dienen kann.

- Fliegen ist die umweltunverträglichste Mobilitätsform, darum Beschränkung statt Ausbau des Flugverkehrs

Diese Thesen sind als Ausdruck unseres Bemühens um ein neues ökologisches Denken zu verstehen. Die Bundeskontaktstelle Verkehr bietet allen Interessierten eine Diskussion darüber an. Wir freuen uns auch über neue Mitstreiter.