

Der Bundesverkehrswegeplan - ein Wildwuchs undurchdachter Einzelmaßnahmen

Michael Gehrmann, Bundesvorsitzender des Verkehrsclub Deutschland, unterzog in seinem Vortrag am 30. Juni in der Evangelischen Studentengemeinde Clausthal den Bundesverkehrswegeplan, der am 1. Juli im Bundestag verabschiedet wurde, einer Analyse, ob er die selbst gesteckten Ziele erreiche, und kam zu einem vernichtenden Ergebnis.

Die angestrebte Gleichbehandlung von Straße und Schiene werde nicht erreicht, im Gegenteil, ab 2008 würden nach Planungen der Bundesregierung die vorgesehenen Investitionsmittel die kritische Grenze der Bestandsicherung unterschreiten. Unter solchen Bedingungen sei daher mit einem Börsengang der Deutschen Bahn AG mit dem Schienennetz nicht mehr zu rechnen.

An vielen Orten würden teure Prestigeobjekte ohne Sinn und Verstand gehätschelt, so, als ein Beispiel von vielen gegriffen, die Herr Gehrmann vorstellte, die geplante 6,3 Kilometer lange Berliner Stadtautobahn. Sie bringe aber nichts. Das Land Berlin könne sich die Zulaufstrecken nicht leisten. Am Ende der Autobahn werde sich ein neuer Stau bilden; gebaut werden solle trotzdem, weil das Land Berlin sonst diese Investitionssummen verliere.

Grundsätzlich sei es ein Mangel des Verkehrswegeplanes, dass die Planer sowohl die einzelnen Verkehrsträger, wie Straße und Schiene, als auch die

einzelnen Vorhaben jeweils separat betrachteten. Es mangle an konzeptionellem Denken: Ist vielleicht ein Neubau in dem ein oder anderen Falle überflüssig, weil eine Kombination aus Erweiterung einer Bundesstraße und verbesserter Bahnverbindung das prognostizierte Verkehrsaufkommen wirkungsvoller befriedige?

Gegenwärtig aber hätte der Bundesverkehrswegeplan mehr Lärm, Flächenzerstörung und Treibhausgase zur Folge.

An die Adresse der lokalen Bundestagsabgeordneten gerichtet, mahnte Michael Gehrmann zur Vorsicht bei Versprechungen: Nur weil der Neu- und Ausbau von Straßen in den Bedarfsplänen festgelegt werde, bedeute dies angesichts aktueller Haushaltszahlen noch lange nicht, dass diese dann auch bis 2015 kämen.

Die Schweiz hätte sowohl bei ihrem Mautsystem als auch bei ihrem integrierten Bahnkonzept die Nase vor Deutschland; aber leider wolle man nicht lernen; Verkehrspolitik werde in Deutschland seit mehreren Bundesregierungen mit geringem Sachverstand und ohne klare Zielvorstellungen geführt.

Der Vortrag wurde vom Multimediateam des Rechenzentrums der TU Clausthal aufgezeichnet und steht im Internet unter <http://video.tu-clausthal.de/vortraege/technik-ethik/gehrmann/> zur Verfügung. ■