Auszug aus radiX bei Context XXI

(http://contextxxi.org/verkehrte-verkehrspolitik.html)

erstellt am: 28. März 2024
Datum dieses Beitrags: Dezember 1998

Verkehrte Verkehrspolitik

TINA HALBWEDEL

Das Verkehrsthema stellt ein sehr aktuelles und zukünftig äußerst wichtiges Hauptthema im Umweltbereich dar. Denn auf EU-Ebene hat der Anteil der Verkehrs am Energieverbrauch 30% erreicht.

Verfehlte Verkehrspolitik zeigt sich vor allem bei uns an der Inntal- und Brennerroute am deutlichsten. 95% sind dort dem internationalen Gütertransit zuzurechnen. An Untersuchungen des Gesundtheitszustands der dort hausenden Menschen kann man die Folgen des Verkehrs erkennen. Neben Schlafstörungen, Kopfschmerzen, Schädigungen des Nervensystems wurde ein vierzig Mal höheres Lungenkrebsrisiko im Vergleich zu einem gering belasteten Vergleichsszenario festgestellt. Entlang der Transitrouten wies die Muttermilch extrem erhöhte Bleiwerte auf.

Auch bleibt die Natur mit Kronenverlichtungen der Bäume im Ausmaß von 75% entlang der Brennerautobahn nicht verschont.

Verkehrszuwächse:

Nach der Studie der „Gruppe Verkehr 2000 Plus“ über den „Verkehr in einem sich rasch wandelnden Europa“ kommt es zu folgenden Wachstumsraten:

Der Individualverkehr wird in den kommenden Jahren um 70% in Nordeuropa, um 300 bis 500% in Südeuropa und um 1000% in Osteuropa zunehmen.

Der Güterverkehr wird sich bis im Jahre 2010 verdoppelt haben.

Der Luftverkehr wird vom Jahre 1993 bis 2000 das zweifache erreicht haben.

Die Gruppe schlägt zur Lösung dieses Problems weiteren Straßenbau vor. Doch mehr Straßen bedeutet mehr Verkehr, und das wiederum führt zu mehr Straßenbau.

Diesem Teufelskreis gilt es zu entkommen.

Ursachen des Verkehrswachstums:

Grund für den enormen Verkehrszuwachs findet sich in der Logik des Binnenmarktes:
Produkte werden dort hergestellt oder teilgefertigt, wo es für die Unternehmen am günstigsten ist (wenig Umweltauflagen, billige Arbeitskräfte). Und verkauft werden die Produkte dort, wo sie den höchsten Gewinn erzielen und die Märkte am größten sind. Auch die Exportstützungen und die problemlose Auslagerung einzelner Produktionsschritte in die verschiedesten Staaten der EU erhöhen zusätzlich die LKW--Fahrten innerhalb der Europäischen Union.

Die Eisenbahn:

Während der Verkehr auf den Straßen unaufhörlich steigt sind im Eisenbahnverkehr keine Steigerungsraten zu verzeichnen. Er wird bis 2010 um 4% abnehmen. 1965 beförderte die Bahn ein Drittel aller Güter in der EU, 1991 war es nur mehr ein Sechstel. Mehr als 150 Jahre Bahngeschichte und fast 40 Jahre EU brachten kein einheitliches Verkehrsnetz mit genormtem Rollmaterial zustande.

EU-Verkehrspolitik:

Die EU-Verkehrspolitik ist eine Fortführung der Verkehrspolitik der einzelnen Mitgliedsstaaten, die ganz auf eine Erweiterung der Kapazitäten des motorisierten Individualverkehrs ausgehen. Auch können Prestige-Hochleistungszüge nicht hinwegtäuschen auf was die Politik der EU setzt, nämlich Straßenverkehr, PKW, LKW und Motorrad. Über Alternativen wird schon langsam nachgedacht, aber von EU--Seite wird nicht viel dafür getan. Ein Mehr an Verkehrsaufkommen bedeutet ein Mehr an „Wirtschaftswachstum“, und nur dieses zählt, nicht die Lebensqualität der Menschen.

Die Transeuropäischen Netze (TEN):

TEN ist ein gigantisches Projekt der EU: 400 Milliarden ECU sollen 1994 bis 2010 in den Bau von 15.000 km Autobahnen, 33.000 km Überlandstraßen, 23.000 km Eisenbahnen (Aus- und Neubaustrecken), Erdgas- und Stromleitungen, in die Erhöhung der Leistungsfähigkeit von 250 Flughäfen, in Verkehrsmanagementstrukturen, sowie ins 12.000 km lange Binnenwasserstraßennetz investiert werden. Rückgrad dieses EU-weiten Verkehrsnetzes bildet das Autobahnnetz, das im Endausbau mit 58.000 km Autobahnen die verschiedenen Teile Europas miteinander verbinden soll. Geplant sind auch noch die Öresundbrücke (Autobahnbrücke über die Ostsee zwischen Dänemark und Schweden) und der Pyrenäentunnel (Autobahntunnel durch die Pyrenäen, um Frankreich und Spanien zu verbinden).

Auch der Alpenraum gehört zu den besonders überlasteten Transiträumen. Der überwiegende Großteil des Tran-

sitverkehrs zwischen den deutschen Industrieregionen und der norditalienischen Industrieregion zwischen Mailand und Turin läuft per LKW durch die engen Alpentäler Tirols, Vorarlbergs und der Schweiz.

Wir müssen uns jetzt gegen eine Solche Vehrkehrspolitik zur Wehr setzen, die eben nur auf Wirtschaftswachstum und Gewinne aus ist, und bei der Mensch und Natur wieder einmal auf der Strecke bleiben.

Lizenz dieses Beitrags
Copyright
© Copyright liegt beim Autor / bei der Autorin des Artikels