

Kritik am Verkehrswegeplan

Fachleute betonen die negativen Folgen des Autobahnausbaus für das Klima

VON FLORIAN LECLERC

Der Mobilitätsforscher Martin Lanzendorf von der Goethe-Universität Frankfurt und der Mediator Ulf Hahn von der Agentur für Verkehrsplanung Regio Consult in Marburg haben sich am Mittwochabend auf Einladung des Bündnisses Verkehrswege Frankfurt kritisch mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) auseinandergesetzt. „Der Bundesverkehrswegeplan gehört in dieser Form in den Papierkorb“, sagte Lanzendorf zugespitzt am Ende der zweieinhalbstündigen Debatte im Saalbau Südbahnhof vor mehr als 60 Zuhörerinnen und Zuhörern.

Wie Ulf Hahn erläuterte, beinhaltet der BVWP etwa 1000 Projekte zu Straße, Schiene und Wasserstraßen mit einem Volumen von etwa 300 Milliarden Euro. Bei den Autobahnen rund um Frankfurt werden die A3 und die A5 mit hoher Priorität bewertet, die A66 ist fest disponiert.

Um den Ausbau zu rechtfertigen, werde im BVWP ein Reisezeitgewinn dank der ausgebauten Autobahn angesetzt. Dieser steige mit der Zahl der gefahrenen Kilometer. Wenn ein Gewerbetreibender eine Stunde auf der Autobahn unterwegs sei, werde das mit 25 bis 75 Euro bewertet, je nachdem, wie viele Kilometer er fahre. Bei Befragungen hätten die Gewerbetreibenden den Nutzen jedoch als viel geringer eingeschätzt.

Mehr Zeit im Verkehr

Der Bundesverkehrswegeplan lege auch mit einem weiteren Instrument einen Nutzen fest: mit dem induzierten Verkehr. Was das ist, erklärte Lanzendorf.

Baut man eine Straße aus, sinkt die Reisezeit zunächst. Die Route wird attraktiv. Man fährt mit dem Auto zum Supermarkt, der etwas weiter weg ist, nicht mehr zum Tante-Emma-Laden. So wird neuer Verkehr angeregt, also induziert. Gleichzeitig kann sich auch Verkehr verlagern, etwa von Bus und Bahn aufs Auto. Es wird interessant, weiter weg im Umland zu wohnen, wo Mieten günstiger sind, weil die neue Straße von dort zum Arbeitsplatz in die Stadt führt. So werden die Wege länger.

Die zweite Ebene dieser Entwicklung: Die Siedlungsstruktur verändert sich. Der Tante-Emma-Laden im Stadtteil macht zu, der Supermarkt baut einen großen Parkplatz, die Nachfrage nach öffentlichem Nahverkehr sinkt, die Zersiedelung schreitet voran. Lanzendorf spricht von der „Autoverkehrsspirale“. Baue man eine Hauptverkehrsstraße aus, werde die Reisezeit zunächst um 20 Prozent gesenkt, dann kämen kurzfristig zehn Prozent mehr Verkehr hinzu, langfristig 20 Prozent, sagte er mit Verweis auf eine Studie.

Dem Autobahnausbau mit dem Reisezeitgewinn hält er das „Gesetz des konstanten Reisezeit-

budgets“ entgegen. Eine Studie habe zusammengefasst, wie lange Menschen auf der ganzen Welt in den vergangenen Jahrzehnten pro Tag unterwegs gewesen seien. Das Ergebnis: etwa eine Stunde, plus oder minus. „Der Glaube, wir sparen Reisezeit mit Baumaßnahmen, stimmt so nicht“, sagte Lanzendorf. Das verbliebene Reisezeitbudget werde für andere Aktivitäten verwendet, zum Beispiel um Freunde zu besuchen oder einem Hobby nachzugehen.

Mehr CO₂-Emissionen

Zurück zum induzierten Verkehr. Der sei etwa beim Ausbau der A14 in Sachsen-Anhalt so hoch, dass die Autobahn ohne den induzierten Verkehr gar nicht hätte genehmigt werden dürfen, sagte Hahn. Beim Riederwaldtunnel in Frankfurt werde indes kein induzierter Verkehr angenommen, als gäbe es das Phänomen dort nicht. Hahns Tipp: „Ein Abgeordneter oder eine Abgeordnete im Hessischen Landtag müsste eine Anfrage stellen, wie hoch der induzierte Verkehr bei der A66 ist, dann müsste die Planfeststellungsbehörde, also das Land, das konkret beantworten.“

Die Auswirkungen des Autobahnausbaus aufs Klima schilderte Lanzendorf wie folgt: Die Einsparung von einer Million Personenstunden (Reisezeitgewinn) führe laut einer Studie zu einer Zunahme des Verkehrs um 18 Millionen Fahrzeugkilometer.

Bezogen auf den Riederwaldtunnel, wo drei Millionen Personenstunden eingespart werden sollen, wären das 54 Millionen Fahrzeugkilometer zusätzlich pro Jahr. Das entspricht 11500 Tonnen Kohlendioxid. „Der Riederwaldtunnel induziert demnach 0,07 Prozent mehr CO₂-Emissionen in Deutschland. Das ist keine ganz vernachlässigbare Größenordnung“, sagte Lanzendorf, der allerdings von einer nur groben Einordnung sprach.

„Wir brauchen ein Moratorium für den Autobahnausbau“, sagte Mathias Biemann vom Verkehrsclub Deutschland am Schluss der Debatte und erntete großen Applaus.



Fahrraddemo gegen den Autobahnausbau.

MONIKA MÜLLER