

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (0228) 9 15 20-0
Telefax: (0228) 9 15 20-12 (Redaktion)
9 15 20-15

Inhalt

Ein Wort des Bundeskanzlers erwartet **Manfred Opel MdB** zu dem Gerichtsurteil, wonach Soldaten ungestraft als Mörder bezeichnet werden können.

Seite 1

Den Schutz von Schlachtieren beim Transport fordert **Marianne Klappert MdB**.

Seite 2

Argumente zur ADAC-Broschüre "Sehen, was Sache ist" trägt **Elke Ferner MdB** vor.

Seite 3

49. Jahrgang / 182

21. September 1994

Ein bedenkliches Urteil

Wo bleibt ein Wort des Bundeskanzlers?

Von **Manfred Opel MdB**

Das höchste deutsche Gericht, Staatsorgan und Hüter der Verfassung, hat ein sehr bedenkliches und rechtlich nicht überzeugendes Urteil gefällt. Es vermittelt den Anschein, daß Soldaten der Bundeswehr ungestraft als Mörder bezeichnet werden können.

Dieses Urteil hat erheblichen politischen Schaden verursacht.

Statt die Tragweite des Richterspruchs wenigstens im Nachhinein für die Öffentlichkeit zu korrigieren, versuchte ein Verfassungsrichter vor laufender Fernsehkamera mit der gequälten Begründung, das sogenannte Tucholsky-Zitat sei ja bereits vor der Existenz der Bundesrepublik Deutschland gefallen und könne also die Bundeswehr-Soldaten nicht meinen, die Entscheidung zu rechtfertigen.

Unsere Soldaten haben Anspruch darauf, daß alle Verfassungsorgane, so auch das Karlsruhe Gericht, voll hinter ihnen stehen. Meinungs- und Redefreiheit sind ein sicherlich sehr hohes Gut unseres Gemeinwesens. Doch sie finden ihre Grenze dort, wo das Persönlichkeitsrecht anderer beginnt. Es muß einer liberalen Demokratie besonderes Anliegen sein, Bundeswehr-Soldaten vor Beleidigung und Verleumdung zu schützen. Denn schließlich sind sie es, die bereit sind, mit ihrem Leben für unseren Staat und damit auch für die Meinungsfreiheit einzutreten.

Diese Abwägung hat beim Verfassungsgericht offenbar nicht die notwendige Beachtung gefunden.

Schon laufen Kampagnen gegen die Bundeswehr, die sich die vermeintliche neue Meinungsfreiheit agitatorisch zunutze machen und das "Soldatenhandwerk" ein "Mordhandwerk" nennen. Das hätte das Verfassungsgericht vorhersehen müssen.

Es ist zu befürchten, daß sich junge Menschen in Zukunft noch mehr von der Bundeswehr abwenden werden. Das haben dann auch die Richterinnen und Richter des Verfassungsgerichtes zu verantworten.

Verlag, Redaktion und Druck:
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH
Schumannstr. 2b, 53113 Bonn
Postfach 19 01 67, 53037 Bonn

Erscheint täglich von Montag bis Freitag.
Bezug nur im Abonnement, Preis DM 82,50 mtl.
zuzügl. MwSt. und Versand.

Verdäufert Umgang
mit wertvollen Rohstoffen
Recycling-Papier



Unverständlich und schmerzlich zugleich ist aber auch, daß der Oberbefehlshaber im Verteidigungsfall, der Bundeskanzler, zu diesem Urteil bislang schweigt. Von ihm hätte man als erstem erwarten müssen, daß er sich vor "seiner" Soldaten stellt. Aussitzen gilt nicht, Kanzler!

(-/21. September 1994/hgs/fr)

Es darf weiter gequält werden
Schutz von Schlachttieren beim Transport offensichtlich nicht wichtig genug

Von Marianne Klappert MdB
Tierschutzbeauftragte der SPD-Bundestagsfraktion

Die Tatsache, daß sich der EU-Agrarministerrat wieder nicht auf konkrete Schritte zur Verbesserung des Tierschutzes bei Schlachtiertransporten einigen konnte, belegt einmal mehr, daß der Tierschutz in der EU keinen hohen Stellenwert genießt. Damit ignorieren die Agrarminister die hunderttausendfachen Proteste von Bürgerinnen und Bürgern der EU, die einfach nicht hinnehmen wollen, das Schlachtvieh wie eine Ware transportiert und behandelt werden.

Die skandalösen Vorfälle bei Schlachtiertransporten lassen eine weitere Vertagung nicht zu. "Daß etwas gemacht werden muß", wie sich die Minister einig sind, hätte man schon vor Jahren feststellen können. Daß nun wieder nichts Konkretes gemacht wird, läßt den Schluß zu, daß manchen europäischen Ländern die Situation von Schlachttieren beim Transport weiterhin egal ist. Da Bundesminister Borchert den Schutz von Schlachttieren beim Transport zu einem Schwerpunkt seiner Präsidentschaft im EU-Agrarministerrat gemacht hat, kann man die Vertagung der so dringend notwendigen restriktiven Regelungen nur als eine Niederlage des Ministers ansehen. Daran ändert auch die Einsetzung einer Arbeitsgruppe nichts. Das drängende Problem wird weiter auf die lange Bank geschoben. Berechtigte Proteste von Tierschützern sind damit vorprogrammiert.

Um die vielfach schrecklichen Leiden von Schlachttieren beim Transport beenden zu können, ist eine absolute Transportzeitbegrenzung auf höchstens acht Stunden ebenso unbedingt erforderlich wie eine Überprüfung und Änderung der EU-Subventionspraxis von Lebendtiertransporten.

Wenn die Ankündigung Borcherts, nun eine nationale Verordnung zum Schutz von Tieren beim Transport zu erlassen, mehr sein soll als eine Wahlkampf-Nebelkerze, dann muß er dafür sorgen, daß das noch in dieser Legislaturperiode geschieht. Einen Aufschub dulden die schlimmen Zustände bei Schlachtiertransporten nicht. Der Mund ist lange genug gespitzt worden, jetzt muß gepfeifen werden.

Ich appelliere an die Bundesländer, dem Entwurf, den ihnen Minister Borchert zugeleitet hat, schnellstmöglich zuzustimmen, damit wenigstens in Deutschland das schwere Leid von Schlachttieren beim Transport beendet werden kann.

Darüber hinaus bleibt der Minister aufgefordert, den EU-Agrarministerrat endlich zur Vernunft zu bringen.

(-/21. September 1994/hgs/ks)

Argumente zur ADAC-Broschüre "Sehen, was Sache ist"

Von Elke Ferner MdB

Stellvertretende verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion

1. "Sollen die Autofahrer die Zeche für alle bezahlen?"

1. Behauptung

"Staatsgewinn" bei der Mineralölsteuer 58 Milliarden DM pro Jahr. Einnahmen des Staates aus Mineralölsteuer, Mehrwertsteuer und Kraftfahrzeugsteuer 81 Milliarden DM; Ausgaben für das Straßennetz 31 Milliarden DM; der Rest, fast 50 Milliarden DM, wandert in andere Kanäle.

Fakt ist:

Der motorisierte Straßenverkehr löst neben den Kosten für Bau und Unterhalt der Straßen eine Fülle anderer Staatsausgaben aus. Zu nennen sind vor allem: Straßenverkehrsüberwachung durch die Polizei, Rettungswesen (Feuerwehr, Notärzte et cetera), Straßenverkehrsverwaltung, Kraftfahrtbundesamt, Bußgeldbehörden und Verkehrsgerichte.

Neben diesen unmittelbaren Staatskosten für die Bewältigung des Individualverkehrs entstehen mittelbare Kosten, die ebenfalls von der Gemeinschaft der Steuerzahler zu berapen sind, und zwar unabhängig davon, ob sie Autofahren oder nicht. Hier sind vor allem zu nennen: Kosten im Gesundheitswesen, die durch jährlich Zehntausende bei Verkehrsunfällen Verletzte entstehen, Schäden im Umweltbereich (zum Beispiel Schädigung der Wälder, aber auch Atemwegserkrankungen durch Schadstoffemissionen et cetera), Folgekosten des wachsenden Verkehrslärms, Schadstoffeinträge in Boden und Gewässer, Abfallbeseitigung et cetera.

Diese sogenannten externen Folgekosten des Straßenverkehrs werden von wissenschaftlichen Instituten je nach Berechnungsart zwischen 50 und 250 Milliarden DM pro Jahr beziffert. Selbst wenn man die konservativsten Schätzungen zugrunde legt, übersteigen die externen Folgekosten gemeinsam mit den vorher genannten unmittelbaren Verwaltungskosten die Einkünfte aus dem Straßenverkehrsbereich bei weitem. Dies ist in der Verkehrswissenschaft völlig unbestritten! Selbst die Bundesregierung - wie auch die EU-Kommission - redet mittlerweile von der Notwendigkeit, diese externen Kosten nach dem Verursacherprinzip stärker als bisher dem Straßenverkehr zuzurechnen. Die simple Gegenüberstellung von Steuererträgen und Straßenbau ist eine Milchmädchenrechnung, die die Gesamtproblematik auf einen Teilaspekt verkürzt.

2. Behauptung:

Fünf DM für den Liter Sprit löse die nächste Konjunkturkrise aus. Dies treffe die sozial Schwächeren zuerst und am stärksten; die meisten Autofahrer müßten Autofahren, selbst wenn sie es sich nicht mehr leisten könnten.

Fakt ist:

Auch die SPD will nicht, daß Autofahren zum Luxus für wenige Reiche wird. An dieser Entwicklung trägt jedoch die Politik weniger Anteil als die Automobilindustrie selbst. Richtig ist, daß die Autohaltung in der Tat immer teurer wird. Ursächlich verantwortlich dafür sind jedoch die steigenden Anschaffungs- und Reparaturkosten, die nach einer Aufstellung des ADAC die Einkommen überproportional belasten. Dagegen ist der Anteil des Einkommens, der für Kraftstoff ausgegeben wird, seit den 70er Jahren tendenziell gesunken. Allein der Wertverlust des PKW frißt vom durchschnittlichen Einkommen rund sechs Prozent jährlich - bis 1983 waren es nur unter fünf Prozent.

Jeder Autofahrer hat die Möglichkeit, sein Budget für die Autohaltung zu senken - er kann zum Beispiel kleinere, verbrauchsärmere PKW benutzen, energiesparender fahren oder

Fahrgemeinschaften bilden.

Im Berufspendlerverkehr gilt Übardies: Die gegenwärtige Kilometerpauschale von 75 Pf/km deckt die gesamten Kilometerkosten eines PKW der kleineren Mittelklasse - nicht nur die variablen Kosten, sondern auch die monatlichen Rücklagen für Neuwagenkauf, Werkstattkosten et cetera. Diese schwanken nach Angaben des ADAC zwischen rund 30 Pf/km und knapp zwei DM/km. Dazwischen liegen die Anpassungsmöglichkeiten für jeden PKW-Halter, mit denen er selbst verhindern kann, daß Autofahren zum Luxus wird.

Unerwähnt bleibt schließlich, daß die SPD stets im gleichen Atemzug mit der notwendigen gerechteren Kostenanlastung für den motorisierten Verkehr eine Fernpendlerpauschale für Berufspendler genannt hat, die die Belastungen dort auffangen soll, wo keine vernünftige ÖPNV-Alternative zur Verfügung steht.

II. "Sollen die Autofahrer sich denn auf den Holzweg schicken lassen?"

1. Behauptung

"Es gibt keine echten Alternativen zum Straßenverkehr"

"Wer Wachstum und Wohlstand will, muß auch Straßen bauen".

Fakt ist:

Der Zusammenhang zwischen Wirtschaftswachstum und Wohlstand einerseits und Verkehrswachstum andererseits ist nicht zwangsläufig. Wenn Kartoffeln in Bayern geerntet, in Italien gewaschen und erneut in Bayern weiterverarbeitet werden, hat das nichts mit Wohlstand, sondern mit unsinnigen Verkehrsströmen und falschen - weil viel zu billigen - Transportpreisen zu tun. Die dadurch entstehende Belastung der Umwelt und der Menschen bleibt völlig unberücksichtigt.

Insbesondere im Güterverkehrsbereich gibt es nach wie vor große ungenutzte Kapazitäten bei den umweltverträglicheren Verkehrsträgern Binnenschiff und Bahn. Die Binnenschifffahrt könnte ohne Kapazitätsaufstockung aus dem Stand 20 Prozent mehr Güter transportieren. bei der Bahn ist allein durch neue elektronische Fahrwegtechnologie (Computer-Integrated-Railroading, CIR) ohne einen Kilometer neue Schienenstrecke 30 Prozent Kapazitätsvermehrung möglich.

Größere Verlagerungspotentiale können durch den Aufbau integrierter Transportketten erschlossen werden. Dies setzt einen gezielten Ausbau der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern (Güterverkehrszentren, Terminals des kombinierten Verkehrs et cetera) und der Schienenwege voraus. Das heutige Übergewicht des Straßenverkehrs rührt daher, daß in den vergangenen 40 Jahren allein in den westlichen Bundesländern rund 150.000 km Straßen neu gebaut wurden, dagegen nur 1.000 km Schienenstrecken einschließlich der S-Bahnen.

Daß dies so bleibt, ist jedoch kein Naturgesetz. Nötig ist deshalb ein massives Umschichten der Haushaltsmittel zugunsten des Ausbaus der umweltverträglicheren Verkehrsträger. Die ADAC-Aussage "Es gibt keine echten Alternativen" ist ein Eingeständnis der Unfähigkeit, die Möglichkeiten des konzeptionellen Umstauerns auch nur zur Kenntnis zu nehmen.

Das Rezept, immer mehr Straßen zu bauen, ist kurzfristig: Alle verkehrswissenschaftlichen Untersuchungen belegen, daß neue Straßen nicht nur vorhandene Verkehrsströme aufnehmen, sondern auch neue Verkehrsströme erzeugen. Der Straßenbau ist damit von vornherein dazu verurteilt, der tatsächlichen Verkehrsentwicklung immer hinterher zu hecheln. Diese Strategie hat erkennbar in den Verkehrsinfarkt geführt, da der Ausbau der alternativen Verkehrsträger über Jahrzehnte sträflich vernachlässigt wurde. Jetzt die nicht ausreichenden Verlagerungspotentiale zu beklagen, ist pure Heuchelei!

2. Behauptung:

Bahn fahren sei mit Unbequemlichkeit und Zeitverlust verbunden; die Qualitätsvorteile von Straße und Auto seien unerreichbar.

Fakt ist:

Die Verkehrswirklichkeit straft diese Behauptungen Lügen. Mittlerweile verbringt jeder Autofahrer pro Jahr im Schnitt 68 Stunden im Stau. Unfallrisiko, körperliche und nervliche Belastung und wachsende Verkehrsdichte lassen das Autofahren zunehmend zum Straßenlebens werden.

Moderne IC- und ICE-Angebote der Bahn ebenso wie die Bemühungen um eine Komfortverbesserung im Nah- und Regionalverkehr machen dagegen das Bahnfahren zunehmend attraktiv und vor allem deutlich sicherer als das Autofahren. Gerade auf längeren Strecken ist schon heute die Bahn unschlagbar schnell im Vergleich zum Auto. Hierzu gibt es zahlreiche Vergleichstests von Fachzeitschriften.

Der ADAC zeichnet ein Bild, das mit der Verkehrswirklichkeit der 90er Jahre nichts mehr zu tun hat. Er beschwört nach wie vor die Mythen der 50er und 60er Jahre, über die die tatsächliche Entwicklung längst hinweggegangen ist.

Der überbordende Autoverkehr hat die Mobilität auch empfindlich eingeschränkt - nämlich für alle Nicht-Autofahrer. Für sie ist Straßenraum als Lebensraum verlorengegangen. In vielen Gemeinden sind Hauptverkehrsstraßen wie Trennlinien zwischen den Ortsteilen.

3. Behauptung:

Die Bahnsanierung müsse aus allgemeinen Steuermitteln finanziert werden und nicht einseitig zu Lasten der Autofahrer.

Fakt ist:

Mineralölsteuer und Kraftfahrzeugsteuer sind allgemeine Steuermittel, die nach dem sogenannten Non-Affektations-Prinzip keiner Zweckbindung unterliegen. Der ADAC versucht den Eindruck zu erwecken, diese Steuermittel stünden dem Autofahrer zu. Dies ist ebenso falsch, wie die Behauptung, die Einkünfte aus der Tabaksteuer müßten wieder den Rauchern zugute kommen.

Die hohen Kosten der Bahnsanierung sind dadurch entstanden, daß der Staat in den vergangenen 40 Jahren einseitig den Straßenbau gefördert hat, während die Bahn den Großteil der Kosten für ihren Fahrweg selbst über die freien Kapitalmärkte finanzieren mußte. Alle Fraktionen des Deutschen Bundestages haben deshalb ebenso wie der Bundesrat dem Sanierungskonzept für die Bahn zugestimmt, bei dem der Staat die in 40 Jahren angelautenen Altlasten übernimmt.

Mit der falschen Behauptung, die Autofahrer müßten allein für die Bahnsanierung aufkommen, versucht der ADAC Stimmung gegen die Bahn zu machen, um so politischen Druck für mehr Straßenbau auszuüben. Er verschweigt dabei, daß die Misere der Bahn auf der jahrzehntelangen Subventionierung des Straßenverkehrs durch die Gesamtheit aller Steuerzahler beruht. Es ist deshalb nur gerecht, wenn auch der Straßenverkehrsbereich seinen Beitrag zu der Staatsaufgabe "Sanierung der Bahn" leistet.

4. Behauptung:

Auch bei einer Verringerung der Straßenbauausgaben wachse der Straßenverkehr immer weiter.

Fakt ist:

Nach wie vor überstiegen die Ausgaben für den Neubau von Bundesfernstraßen die Ausgaben für den Neubau von Schienenverkehr:

Jahr	Bundesfernstraßen	Schiene
1993	8,86 Milliarden DM	4,6 Milliarden DM
1994	8,8	6,4
1995	8,4	7,6

Solange dies so ist, wird die Schiene und der ÖPNV den Systemvorsprung des motorisierten Straßenverkehrs nicht aufholen können. Ohne vernünftige Alternativen durch umwelt-

verträglichere Verkehrsträger sind die Zuwächse im Straßenverkehr, die sich insbesondere durch die neue politische Situation in Europa ergeben, nicht aufzufangen. Diese Verkehrszuwächse sind jedoch nicht - wie der ADAC zu suggerieren versucht - etwas Gottgegebenes, sondern sie können durch ein integriertes Gesamtverkehrskonzept mit Vorrang für öffentliche Verkehrsmittel wenn nicht völlig vermieden, so doch zumindest eingedämmt werden. Mehr Straßenbau verlagert dagegen immer mehr Verkehrsanteile auf die Straße, ohne jemals die Zuwächse einholen zu können.

III. "Können die Autofahrer ein gutes Gewissen haben?"

1. Behauptung:

"Von den Kohlendioxidmengen (CO₂), die für den Treibhauseffekt verantwortlich gemacht werden, kann der Mensch weltweit nur rund vier Prozent wirklich beeinflussen. Davon entfällt auf den Pkw-Verkehr nur etwa ein Zehntel, also alles in allem nur 0,4 Prozent."

Fakt ist:

Bei der aktuellen Klimadiskussion geht es nicht um den Treibhauseffekt an sich, der das Leben auf der Erde erst ermöglicht, sondern um den vom Menschen vor allem durch die Verbrennung fossiler Energien verursachten zusätzlichen Treibhauseffekt, der das Klima weltweit aus dem Gleichgewicht bringt und die Erde aufheizt.

An diesen zusätzlichen CO₂-Emissionen, auf die es allein ankommt, ist der Verkehrssektor mit rund 20 Prozent beteiligt (steigende Tendenz). Hierbei handelt es sich nur um die direkten Emissionen aller Verkehrsträger. Der Anteil des Pkw-Verkehrs an diesen 20 Prozent beträgt rund zwei Drittel.

Rechnet man weitere vom Verkehr indirekt verursachte Emissionen wie zum Beispiel durch die Herstellung und Entsorgung der Fahrzeuge, den Bau von Straßen usw. hinzu, beträgt der Anteil des Verkehrs an den zusätzlichen CO₂-Emissionen bereits knapp ein Drittel.

Für ein gutes Autofahrgewissen besteht auch aus anderen Gründen kein Anlaß: Nach wie vor ist der Straßenverkehr der größte Stickoxyd-Verursacher. Stickoxyd ist verantwortlich für das Waldsterben, für Bodenversauerung, für Korrosionsschäden an Brücken und Gebäuden. Der Straßenverkehr ist auch der größte Verursacher von Kohlenwasserstoffen. Die Benzolkonzentration in vielen hochbelasteten Innenstädten hat ein gesundheitsschädliches Ausmaß erreicht. Benzol ist krebserregend.

2. Behauptung:

"Das Märchen von der zubetonierten Republik ... Insgesamt werden gerade 1,2 Prozent der Fläche Deutschlands heute von befestigten Straßen 'verbraucht'."

Fakt ist:

Bei der Zahl von 1,2 Prozent (alte Bundesländer) handelt es sich um die engstmögliche Definition des Begriffes "befestigte Fläche", die mit der tatsächlichen Inanspruchnahme der Fläche durch den Verkehr wenig zu tun hat. Berücksichtigt werden hier nur öffentliche Straßen ohne Mittelstreifen, Bankett, Böschungen usw. Es wird, also suggeriert, der Mittelstreifen einer Autobahn habe mit der Verkehrsfläche nichts zu tun und sei sozusagen unberührte Natur (viel Spaß beim Spaziergehen).

Die Flächennutzung für Verkehrszwecke beträgt dagegen nach herkömmlicher Definition etwa fünf Prozent der Gesamtfläche (alte Bundesländer), mit steigender Tendenz. Auch bei dieser Zahl sind die privat für die Verkehrsnutzung zur Verfügung gestellten Flächen wie Garagen, Betriebsparkplätze, Straßen auf Betriebsgeländen usw. nicht enthalten.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch, daß sich diese fünf Prozent nicht so schön konzentrieren, wie mit dem kleinen, grauen Kästchen im großen, grünen Deutschland suggeriert wird. Die Straßen zerschneiden vielmehr die gesamte Republik von Norden nach Süden und Osten nach Westen und lassen keinen größeren zusammenhängenden Lebensraum mehr unberührt.

IV. "Sind die Autofahrer wirklich die Kostgänger der Nation?"

1. Behauptung:

Der Straßenverkehr schafft mehr sozialen Nutzen, als er kostet.

Fakt ist:

Der Nutzen des Automobils für die Entwicklung der Bundesrepublik ist unbestritten. Er wird jedoch nicht geringer, wenn für den Verkehrsbereich endlich das gilt, was in allen anderen Wirtschaftsbereichen völlig selbstverständlich ist, nämlich das Verursacherprinzip. Erst wenn der Straßenverkehr die tatsächlich von ihm ausgelösten Kosten auch selbst bezahlt, kann eine realistische Kosten-Nutzen-Analyse erstellt werden. Wenn die Behauptung zuträfe, daß heute der gesellschaftliche Nutzen des Autoverkehrs die gesellschaftlichen Kosten weit übersteigt, müßte man konsequenterweise für immer mehr Autoverkehr eintreten, um diesen Nutzen weiter zu steigern. Auf diese Idee kommt nicht einmal der ADAC, da der Individualverkehr erkennbar an seinen Grenzen angelangt ist und sich selbst zu blockieren droht. Der ADAC selbst tritt in seinen Schlußüberlegungen ("Verkehr besser verteilen") für Verkehrsverlagerung auf Busse und Bahnen ein, obwohl er vorher noch behauptet hat, es gebe keine echten Alternativen zum Autoverkehr. Dies zeigt die Unglaubwürdigkeit der Argumentation, die letztlich nur im Sinn hat, eine Stimmung "pro Auto" zu erzeugen, um eine konsequente Modernisierung unseres Verkehrssystems zu verhindern.

Die Automobilindustrie selbst ist zumindest in Teilen schon sehr viel weiter: Viele große Automobilkonzerne gehen dazu über, sich zu Mobilitätsunternehmen zu entwickeln und ihr Tätigkeitsfeld über die reine Produktion von Automobilen hinaus auszuweiten (zum Beispiel Entwicklung von Verkehrskonzepten, Verkehrsleittechnik, verbesserte Zusammenarbeit zwischen Individualverkehr und ÖPNV et cetera).

Die vom ADAC genannten Beschäftigtenzahlen im Zusammenhang mit dem Auto (fünf Millionen) sind aus der Luft gegriffen. Ende 1992 waren nach der Statistik des VdA 722.000 Menschen in der Automobilindustrie beschäftigt; davon 411.000 in der Kfz-Herstellung, 54.000 in der Herstellung von Anhängern und Aufbauten und 257.000 in der Teile- und Zubehörfertigung.

2. Behauptung:

Ohne Auto geht gar nichts.

Fakt ist:

Solange die öffentlichen Verkehrssysteme nicht weiterentwickelt werden, trifft diese Behauptung tendenziell zu. Schon heute aber ist gerade in den Ballungsgebieten vielerorts der ÖPNV dem Individualverkehr bereits überlegen. Wer aus den Randgebieten Münchens, Hamburgs oder Berlins mit dem Auto in die Innenstadt fährt, kann dies bestätigen. Dort bieten leistungsfähige ÖPNV-Systeme eine schon jetzt weit überlegene Alternative zum Auto.

Die Tatsache, daß unbestritten das Auto auf lange Zeit das Rückgrat unseres Verkehrssystems bleiben wird, darf die Politik nicht von der Aufgabe entbinden, die Alternativen zu entwickeln, um zu einem integrierten Verkehrssystem zu gelangen, indem jeder Verkehrsträger seine Systemvorteile ausspielen kann. Das Auto wird auch in Zukunft auf dem flachen Land und im Freizeitbereich seine bestimmende Rolle behalten.

Es geht bei einer ökologisch orientierten Umgestaltung unseres Verkehrssystems also nicht darum, das Auto zu verteufeln, sondern endlich faire Wettbewerbsbedingungen zwischen allen Verkehrsträgern herzustellen, die erst eine vernünftige Aufgabenteilung ermöglichen. Die Stärkung der alternativen Verkehrsträger sichert so langfristig auch das Überleben des Autos als Teil eines vernetzten Gesamtverkehrssystems. Sie schafft außerdem neue Märkte und damit Arbeitsplätze.

V. "So bleiben die Autofahrer auch in Zukunft mobil"

1. Behauptung:

Der Personenverkehr werde bis zum Jahr 2010 um 21 Prozent, der Güterverkehr um 60 Prozent zunehmen. Diesen unvermeidlichen Zuwachs an Verkehr könne man nur mit mehr Straßenbau auffangen.

Fakt ist:

Alle Gutachten gehen von Zuwächsen im Personenverkehr von über 30 Prozent und im Güterverkehr von über 100 Prozent bis zum Jahr 2010 aus. Shell prognostiziert 45 Millionen Autos für das Jahr 2010. Wie der ADAC an seine Zahlen kommt, ist unerfindlich. Selbst die Bundesregierung unterstellt in ihren Prognosen zum Bundesverkehrswegeplan einen Zuwachs im Personenverkehr um 30 Prozent und im Güterverkehr von 100 Prozent, allerdings unter der Voraussetzung, daß eine Reihe von Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung greift. Die Umsetzung dieses sogenannten Reduktionsszenarios ist jedoch bisher von der Bundesregierung nicht einmal ansatzweise angegangen worden, so daß nach allen bisherigen Erfahrungen diese Prognosen weit übertroffen werden.

Es liegt auf der Hand, daß diese Zuwächse vom Straßennetz in unserem Land selbst bei forcierten Ausbaumühungen nicht verkraftet werden können, geschweige denn von der Umwelt und den Menschen. Gleichwohl bezeichnet der ADAC diese Zuwächse als "unvermeidlich" und versucht so wiederum den Eindruck einer Naturgesetzlichkeit von Verkehrswachstum zu erwecken.

Wichtigstes Ziel der Verkehrspolitik muß statt dessen die Vermeidung weiterer Verkehrszuwächse sein.

Nötig ist ein integriertes Gesamtverkehrskonzept, das fiskalische Instrumente zur gerechteren Kostenanlastung ebenso einsetzt wie die Verlagerung von Investitionsschwerpunkten auf die öffentlichen Verkehrsträger und eine konsequente Anwendung ordnungsrechtlicher Instrumentarien. Diese Diskussion ist am ADAC offensichtlich völlig vorbeigegangen, denn er setzt nach wie vor auf das schon heute arkenbar gescheiterte Rezept immer weiteren Straßenbaus.

2. Behauptung:

Auch Bahn und Bus müßten besser ausgelastet werden, um Verlagerungspotentiale aufzunehmen.

Diese Aussage ist richtig. Aber:

Mit dieser "Feigenblattaussage" setzt sich der ADAC in Widerspruch zu seinen eigenen Behauptungen in der Broschüre, wonach es keine Alternative zu mehr Straßenbau und zur Fortentwicklung des Individualverkehrssystems gebe. Bei der vom ADAC angestrebten Verteilung der Haushaltsmittel mit noch deutlicherem Schwerpunkt als bisher auf dem Straßenbau ist jede Aussage zur Verlagerung von Verkehrsanteilen auf öffentliche Verkehrsträger pure Heuchelei. Der ADAC sagt nicht, wo dann die Haushaltsmittel für den Ausbau von Bahn und ÖPNV herkommen sollen und er sagt auch nicht, wie diese Verkehrsträger angesichts dann weiter wachsender Anteile des Individualverkehrs auch nur annähernd kostendeckend betrieben werden sollen. Verkehr besser verteilen, wie es der ADAC angeblich will, kann man nur, wenn man die jahrzehntelange Vernachlässigung der alternativen Verkehrsträger beendet und dort einen Investitionsschwerpunkt setzt.

(-/21. September 1994/hgs/ks)
