

Autobahnausbau – ja oder nein?

Liebe Leserinnen und Leser,

Ende Oktober diesen Jahres erreichte mich eine Interviewanfrage eines Journalisten zu einem Beitrag für eine große deutsche Tageszeitung unter der Überschrift Autobahnausbau. Zur Frage „Sollten Autobahnen ausgebaut werden, damit der Verkehr fließt, oder schaffen neue Autobahnen nur noch mehr Verkehr?“ wollte er mit mir sprechen.

Beim Thema des Autobahnausbaus scheiden sich die Geister, steht doch die deutsche Autobahn ohne generelles Tempolimit für die einen für den unbegrenzten (irrationalen) und klimaschädigenden Geschwindigkeitsrausch und für die anderen für eine der letzten Bastionen der wahrnehmbaren Freiheit. Das dazu benötigte Vehikel, das Auto, stellt für die einen ein Gebrauchsgegenstand dar, der möglichst nachhaltig sein sollte, und den man auch gut teilen kann. Für die anderen ist es Statussymbol und lebensnotwenig zugleich. Diese Polarisierung zeigt sich auch in der durch ein „oder“ verknüpften eigentlich zweiteiligen Frage des Journalisten. Aber trifft es die Konjunktion „oder“ an dieser Stelle überhaupt?

Die im zweiten Teil steckende Frage, ob Autobahnen neuen Verkehr schaffen, ist schnell beantwortet: In aller Regel ja! Wir Verkehrsingenieure und inzwischen auch viele Laien kennen das Phänomen des induzierten Verkehrs, der sich mit der Zeit zunehmend einstellt. Wenn dem nicht so wäre, würde das nicht gerade für ein sinnvolles Verkehrsprojekt sprechen. Der Bund als Baulastträger der Bundesautobahnen ist der „Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet“ (Artikel 72 Grundgesetz) verpflichtet. Dazu gehört es auch, hinreichende Erreichbarkeiten der wesentlichen Einrichtungen der Daseinsvorsorge für die Wohnbevölkerung sicherzustellen, und dazu tragen eben in strukturschwachen Regionen auch Autobahnen bei. Gleichzeitig sind sie ein Instrument der Wirtschaftsförderung im Hinblick auf den internationalen Wettbewerb. Damit wird schon deutlich, dass das Adverb „nur“ im zweiten Teil der Frage nicht sachgerecht ist. Autobahnen ermöglichen mehr Bewegungsfreiheit und damit Teilhabe an der Gesellschaft, vorausgesetzt man hat einen Führerschein und ein Auto. Das gilt allerdings heute für deutlich größere Teile der Bevölkerung als früher. Hinzukommt, dass das Auto in Sachen Komfort und Schnelligkeit praktisch konkurrenzlos ist. Kann man es da den Menschen verübeln, dass sie sich am liebsten mit dem eigenen Auto fortbewegen?

Das Einzige, was dem wirklich entgegensteht, ist der Stau auf überlasteten Straßen. Also die Autobahnen ausbauen, damit der Verkehr fließt? Hier setzen die Autobahngegner an: Würde man jeglichen Autoausbau sofort einstellen, könnte man mit den eingesparten Mitteln viele andere sinnvolle Dinge finanzieren, wie z. B. Radwege auszubauen, so eine teilweise vertretende Haltung. Diese Art der grundsätzlichen Ablehnung wiederum kann die Verantwortlichen für den Autobahnausbau in die Frustration oder unter Druck bringen, Mittel und Wege zu suchen, die begonnenen Projekte möglichst noch erfolgreich abzuschließen. Bringt eine solche Abwärtsspirale der gegenseitigen Konfrontation die Lösung?

Ich finde, nein. Widerstreitende Interessen und Zielvorstellungen sind das tägliche Geschäft der Verkehrsplanung. Durch strukturierte Planungsprozesse, sachgerechte und transparente



Univ.-Prof.'in Dr.-Ing.
Kerstin Lemke

Universität Siegen

Mitglied des wissenschaftlichen Beirats
dieser Zeitschrift

Methoden sowie eine umfassende Berücksichtigung aller Belange im Rahmen einer Gesamtabwägung bemühen wir uns um eine bestmögliche Lösung zum Wohle aller. Ausgangspunkt dabei sollte stets eine Verständigung auf gemeinsame übergeordnete Ziele und entsprechende Zielkriterien sein, auf die dann in der Folge alle Maßnahmen ausgerichtet werden sollen.

Aber welche Ziele sollte Deutschland in Bezug auf Mobilität und Verkehr verfolgen? Auch wenn wir inzwischen vieles digital und praktisch von zu Hause aus erledigen können, sind Ortsveränderungen in vielen Bereichen immer noch erforderlich, um gesellschaftliche Teilhabe und wirtschaftliche Austauschprozesse zu ermöglichen. Die Rotoren für die Windkraftträder werden heute und auch in absehbarer Zukunft in der Regel nicht dort produziert, wo sie später aufgestellt werden sollen. Wie aber sollen Wirtschaftsgüter in der postfossilen Zukunft einmal transportiert werden? Mit welchen Vehikeln und auf welchem Netz?

Damals, in den Anfängen der Vorläufer der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen entstanden Visionen für ein künftiges deutsches Autobahnnetz. Es wurden sozusagen Karten auf dem Reißbrett gezeichnet, eine echte verkehrsplanerische Aufgabe. Wo stehen wir heute, in einer Zeit, wo Verkehr neu gedacht werden muss? Mir scheint, wir verlieren uns zu oft in Detailfragen, orientiert an dem, was noch möglich erscheint. Neubauprojekte? Fehlanzeige! Jede Form eines neuen Netzelements, egal ob Straße oder Schiene, hat es schwer in der heutigen Zeit. Wer will da schon eine große Vision zeichnen? Dabei wäre es gerade jetzt wichtig, Visionen zu formulieren, um die richtigen Zwischenschritte dorthin abzuleiten. Verschaffen wir der Schiene das Potenzial, realistisch größere Anteile des Verkehrs zu übernehmen? Welche Maßnahmen bräuchte es dafür und können wir diese umsetzen? Falls das erst in ferner Zukunft oder vielleicht auch gar nicht in dem gewünschten Umfang realistisch erscheint, wie können wir die Verkehre übergangsweise oder stattdessen abwickeln? Mit nachhaltigen Fahrzeugen und Antrieben auf der Straße? Welche Entwicklungen auf der Fahrzeugseite und welche Straßennetze bräuchten wir dazu? All dies sind Fragestellungen und Aufgaben für uns als Verkehrsingenieure. Die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung liefern dazu geeignete Hilfsmittel und Qualitätskriterien, bisher jedoch nur für den Personenverkehr. Lassen Sie uns gemeinsam Visionen für die nachhaltigen Verkehre der Zukunft entwickeln und geeignete Verkehrswegenetze dafür skizzieren! Ich gehe davon aus, dass dabei auch Autobahnen ihre Rolle übernehmen werden.

Ihre

Kerstin Lemke