

Immer mehr Verkehr? - Entwicklungen, Perspektiven, Lösungsansätze

(von Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach)

Mit täglich rd. 100.000 Kfz zählt die A 46 zu den höchstbelasteten Straßen Deutschlands. Pro Jahr wächst die Verkehrsmenge auf den Straßen Nordrhein-Westfalens im Schnitt um 2% an. Die neusten Prognosen der Bundesregierung sagen bis zum Jahr 2015 nochmals einen Anstieg um rd. 25% voraus.

Der Straßengüterverkehr wird sich nahezu verdoppeln. Die rechte Spur wird dann eine einzige Lkw-Karawane sein - Staus sind noch weit über das heutige Maß vorprogrammiert.

Steigt der Verkehr an, weil wir mobiler geworden sind? Nein, schon der Neandertaler brachte es auf durchschnittlich knapp zwei Außer-Höhle-Aktivitäten und 3,5 Wege pro Tag. Daran ändert sich nichts. Das Verkehrswachstum ist vielmehr zurückzuführen auf eine Verlagerung von Fußwegen zu Autofahrten und auf steigende Entfernungen der einzelnen Wege. Die Ursachen sind vielfältig und unmittelbar mit der Entwicklung der Siedlungsstruktur verknüpft. Wo früher zahlreiche Tante-Emma-Läden und Kinos in Wuppertal fußläufig erreichbar waren, sind jetzt große konzentrierte Angebote so im Stadtgebiet verteilt, dass längere Wege in Kauf genommen werden müssen. Studien zeigen, dass abseits oder zwischen den

Stadtteilzentren gelegene Standorte - wie z.B. der Wicküler Park - die 3-fache Menge Verkehr erzeugen können als günstig gelegene Strukturen.

Das Verkehrswachstum bleibt nicht ohne Folgen. Den positiven Wirkungen der damit verknüpften Wirtschaftsentwicklung und der verbesserten Erreichbarkeit stehen vor allem Lärm- und Schadstoffbelastungen (siehe Kästen) sowie Einzelchicksale durch Verkehrsunfälle gegenüber. Allein 180 Kinderunfälle letztes Jahr im Stadtgebiet sprechen für sich.

Verantwortliches Handeln ist gefragt, wenn die positiven Errungenschaften, die der Verkehr mit sich bringt, nicht gefährdet und gleichzeitig annehmbare Lebensbedingungen in Wuppertal erhalten bleiben sollen. Ein Gesamtkonzept für Planungen in Wuppertal gibt es bislang nicht. In der Kommunalpolitik mangelt es an Konsequenz.

Man schreibt sich die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs auf die Fahnen, stimmt aber gegen bevorrechtigende Bus-Kaps, weil ein Halt des Busses auf der Fahrbahn ein paar Autos behindern könnte. Der Radverkehr wird ebenso stiefmütterlich behandelt, obwohl in noch topografisch bewegteren Räumen anderswo sehr viel höhere Radverkehrsanteile erzielt werden. Aber wir müssen uns alle an die Nase fassen - warum gehen wir nicht öfter zu Fuß? Etwa $\frac{3}{4}$ aller Wege weisen Distanzen von weniger als 3 bis 5 km auf.

Lärmbelastungen

- Kontinuierliche Lärmbelastungen können zu Gesundheitsschäden - insbesondere zu Herz- und Kreislauferkrankungen - führen.
- Geschätzt wird, dass pro Jahr in Deutschland etwa 2.000 Menschen an den Folgen von Verkehrslärm sterben.
- Trotz Lärmschutzeinrichtungen sind in vielen Bereichen Wuppertals gesundheitsschädliche Lärmpegel zu verzeichnen.
- Lärmschutzeinrichtungen sind rechtlich erst dann erforderlich, wenn ein Verkehrsweg neu- oder ausgebaut wird. Eine Lärmsanierung kommt aufgrund der hohen Grenzwerte so gut wie nie zum Tragen.

Schadstoffe

- Dieselrußpartikel haben den höchsten Anteil verkehrsbedingter Emissionen mit Todesfolge. Unabhängig von der Konzentration, kann das Einatmen eines kleinen Dieselrußpartikels Krebs verursachen.
- Das auf Immissionsbelastungen resultierende Krebsrisiko ist in Ballungsgebieten und Städten wie Wuppertal fünfmal höher als in ländlichen Bereichen.
- Benzol als ein Bestandteil des Benzins kann Knochenmarkschädigungen, Leukämie und Lymphome verursachen.
- Kohlendioxyd fördert den Treibhauseffekt. Ziel der Bundesregierung ist es, die CO₂-Emissionen zu senken - im Verkehrsbereich werden weiterhin Steigerungsraten in Abhängigkeit des Verkehrswachstums erwartet.