

Pressemitteilung vom 12.6.1996

WUPPERTAL INSTITUT BEKRÄFTIGT: DÜBODO-PLANUNG VON VERKEHRSMINISTER CLEMENT SINNLOS UND KONTRAPRODUKTIV

Zur Vorlage der Endfassung des Verkehrsgutachtens des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie erklären die Sprecher der Bürgerinitiative Bochum gegen die DÜBODO, E. Stratmann-Mertens und W. Czapracki-Mohnhaupt:

1. Anfang März 1996 wurde die Studie des landeseigenen Wuppertal Instituts "Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssituation im mittleren Ruhrgebiet" in Form eines vorläufigen Zwischenberichtes vorgestellt. Die Gutachter hatten drei von Verkehrsminister Clement geplante Straßenbaumaßnahmen in Bochum (sechsspuriger Ausbau der A 40, Weiterbau der A 44/DÜBODO und die Verbindung beider Teilstücke mit dem städtischen Außenring) untersucht. Sie waren auf der Basis des vorliegenden Datenmaterials zu dem Ergebnis gekommen, dass voraussichtlich keines der von Minister Clement avisierten verkehrlichen und wirtschaftlichen Ziele erreicht werden kann: zu erwarten sei weder eine Verbesserung/ Entlastung der verkehrlichen Situation noch eine Förderung der wirtschaftlichen Standortqualität, insb. von Opel Bochum. Im Gegenteil: die Verkehrsbelastung auf der A 40 und auf den Straßen in Bochum (Staus, Immissionen) würde infolge dieser Maßnahmen voraussichtlich noch zunehmen.

2. Minister Clement hatte in einer ersten Abwehrreaktion die Studie, die von der Bürgerinitiative initiiert und von der Landtagsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN in Auftrag gegeben wurde, als eine "private Auftragsarbeit" abgewertet und ihren verkehrswissenschaftlichen Charakter in Abrede gestellt, ansonsten aber eine sorgfältige Prüfung zugesagt.

3. Im Zuge dieser Prüfung wurde ein Fachgespräch zwischen dem Wuppertal Institut und zuständigen Beamten des Verkehrsministeriums und der Staatskanzlei NRW geführt. Weder in diesem Gespräch noch auf schriftlichem Wege wurden verkehrsfachliche Einwände gegen die Studie geltend gemacht, auch wurden vom Verkehrsministerium keine neuen Daten zur Verkehrssituation in Bochum vorgelegt, die die Autobahnpläne des Verkehrsministers fachlich begründen könnten. Auch vom Ingenieurbüro IVV Aachen, das Minister Clement als Kronzeugen für seine Autobahnpläne benutzt hatte, wurden keine fachlichen Einwände gegen die Studie des Wuppertal Instituts vorgebracht.

4. Das Wuppertal Institut sieht sich daher in seiner "negativen Bewertung" der Clementschen Autobahnpläne Punkt für Punkt bestätigt (S. 28ff.). Das Institut weist den Vorwurf mangelnder Wissenschaftlichkeit, wie ihn Clement wiederholt formuliert hat, "nachdrücklich zurück" und betont die "Methodenstrenge" seiner Analyse und die "wissenschaftliche Nachprüfbarkeit" seiner Ergebnisse.

5. Auch ein Antwortschreiben der Opel-Geschäftsleitung Bochum an das Wuppertal Institut zeigt indirekt, dass von einem verkehrlichen Standortproblem des Opel-Werkes 1 in Bochum keine Rede sein kann. Opel spricht lediglich von Engpässen beim PKW-Verkehr der Beschäftigten zum Schichtwechsel. Dies verweist auf die desolante Situation des Öffentlichen Personenverkehrs in Bochum (s.u.). Eine zusätzliche Autobahnanbindung von Opel an die verlängerte A 44/DÜBODO würde nach der Analyse des Wuppertal Institutes voraussichtlich die mögliche Stauanfälligkeit bei der Just-in-time-Anlieferung von Opel nur verlagern (S. 23).

6. Die Clementschen Straßenbaupläne in Bochum würden ca. 200 Mio DM kosten (Bund, Land NRW und Stadt Bochum). Angesichts der katastrophalen Finanzsituation der Gebietskörperschaften ist es ein Gebot der wirtschaftlichen und verkehrlichen Vernunft, die knappen Mittel mit dem höchsten und umweltverträglichsten Mobilitätseffekt einzusetzen.

Laut Aussagen des Wuppertal Institutes werden in Bochum nur 10% des Personenverkehrs im ÖPNV, aber 58% mit dem PKW zurückgelegt. Mit diesem Verkehrsmix gehört Bochum zu den Schlusslichtern unter den deutschen Großstädten. Zum Vergleich: Durch ein qualitativ höherwertiges ÖPNV-Angebot werden in der Vergleichsstadt Zürich 37% des Personenverkehrs im ÖPNV und nur 28% mit dem PKW zurückgelegt. Folgenreich ist die Unterversorgung Bochums mit öffentlichen Verkehrsdienstleistungen auf der A 40 (Ruhrschnellweg): Der Anteil des Kurzstreckenverkehrs (bis zu 10 Kilometer) auf dieser staubekanntesten Autobahn liegt bei 95%.

7. Die Bürgerinitiative Bochum gegen die DÜBODO fordert daher die rot-grüne Landesregierung und die Stadt Bochum auf, den Landes- und Kommunalanteil (40 Mio DM) der geplanten 200 Mio DM in den Ausbau des Öffentlichen Personenverkehrs in Bochum zu investieren (insbesondere zur Entlastung der A 40 vom Kurzstreckenverkehr, zur Finanzierung von Lärmschutzwänden an der A 40 und zur Realisierung eines Mobilitätskonzeptes für die Opel-Beschäftigten). Ein solches Programm wäre wirtschaftlich vernünftig, umweltschonend und im Interesse der Beschäftigten in Bochum. Die Bürgerinitiative ist dabei, gemeinsam mit der Partei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN NRW und Umweltverbänden (BUND) eine landespolitische Offensive für eine Verkehrswende in NRW auf den Weg zu bringen.

Rückfragen bei: E. Stratmann-Mertens, Tel./Fax 0234/387470