

Rede gehalten beim Sonderparteitag der Grünen in Hamm, von Ulrich Sollmann:

## **Verkehrspolitik - das Geschäft mit der Lüge**

In einem Brief im Landtagswahlkampf 1995 verspricht der jetzige Wirtschaftsminister Wolfgang Clement der Bochumer Bürgerinitiative gegen die DÜBODO unter ausdrücklichem Hinweis auf den Beschluß des Landtags NRW aus 1992 zur "Ablehnung der DÜBODO":

"...werden seitens des Landesverkehrsministeriums keine neuen Überlegungen zur Fortführung der DÜBODO angestellt."

Dieses SPD-Wahlversprechen von Wolfgang Clement wird nach den Landtagswahlen in der Koalitionsvereinbarung mit Bündnis 90/Die Grünen NRW so festgeschrieben:

"Die A44 (DÜBODO) wird abgelehnt. Für das im Raum Ratingen geplante Teilstück der A44 werden Alternativen geprüft."

### **Fakt ist:**

Bereits im November 1995 verständigt sich Clement mit Bundesverkehrsminister Wissmann auf den Weiterbau der A44 (DÜBODO). Den Bochumer Bürgern wird dies als Querspange oder auch Bochumer Lösung verkauft.

### **Fakt aber ist:**

Die Trasse der sogenannten Querspange entspricht der Trasse der DÜBODO. In einer Pressemitteilung von März 1996 bringt es Bundesverkehrsminister Wissmann nachdrücklich auf den Punkt: "Anschluß an das Opel-Werk in Bochum ist Teilabschnitt der DÜBODO."

Bochumer BürgerInnen kämpfen seit mehr als zwanzig Jahren gegen die A44 (DÜBODO); bis zum Jahreswechsel 1995/96 mit großem Erfolg.

Im Sinne einer Salamtaktik plant und baut Clement jetzt an verschiedenen Stellen im Ruhrgebiet Teilstücke der A44. Er bricht somit sein ausdrückliches Wahlversprechen, mit dem er in den Landtag gewählt wurde, er bricht die Koalitionsvereinbarungen und täuscht die Bochumer BürgerInnen durch eine Entlastungslüge.

Eine Verkehrsstudie, die von der Bochumer Bürgerinitiative und den Landes-Grünen beim Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt und Energie in Auftrag gegeben worden war, zeigt nämlich eindeutig auf, daß durch die von Clement geplanten baulichen Maßnahmen es sogar zu mehr Verkehr in Bochum kommen wird. Eine von Clement in Auftrag gegebene Studie kommt zu ähnlichen Ergebnissen. Clement setzt sich aber über die Ergebnisse der Wissenschaftler hinweg und baut trotzdem!

Er sagt, Opel in Bochum brauche einen Autobahnanschluß, um den Standort zu sichern.

### **Fakt ist:**

Opel ist weitweit der sicherste Standort. Opel selbst sagt bei einer Pressekonferenz zum Öko-Audit im Februar 96, daß man mit einem Anschluß, der direkt auf das Werksgelände führt, zufrieden wäre.

Gerade durch den Bau der einzelnen Teilstücke der DÜBODO wird ein erheblicher Druck auf den kompletten Bau der DÜBODO-Achse von West nach Ost erhöht. Inzwischen sind vorbereitende Schritte für die Planfeststellung des A44-Stücks Bochum eingeleitet worden. Die Bochumer Stadtverwaltung hat sich eindeutig im Rat für diese Planungsarbeiten und den Bau des DÜBODO-Teilstücks ausgesprochen.

Wenn die SPD nun die "Querspange" als "kleineres Übel" darstellt, welches notwendig sei, um den drohenden Weiterbau der DÜBODO zu verhindern, ist dies ein Versuch, die BochumerInnen für dumm zu

verkaufen. Denn Bundesverkehrsminister Wissmann sagt eindeutig, daß der Bund auf der Fortführung der Planung der DÜBODO nach dem Bundesverkehrswegeplan bestehe.

Inzwischen stellt der ÖPNV Bochum bundesweit das Schlußlicht dar, nämlich die sogenannte rote Laterne.

Nichts ist mehr zu hören von einem SPD-Verkehrskonzept "Mobil 2000", nichts von einer Verkehrswende, nicht von einem integrierten Verkehrskonzept Ruhrgebiet, wie es Bündnis 90/Die Grünen fordern. Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung unter dem Motto "Das Ruhrgebiet steigt um" lassen nicht nur auf sich warten, sondern scheinen eher Schaumschlägerei einer autohörigen Landesregierung zu sein.

Zeigt doch ein Gutachten von Professor Lötscher von der Ruhr-Universität Bochum, daß ein Großteil der Verkehrsprobleme im Ruhrgebiet durch Kurzstreckenfahrten gewissermaßen hausgemacht sind, daß punktuelle Straßenbaulösungen die Probleme eher verschärfen statt sie zu beheben und daß überhaupt keine aussagekräftigen Daten erhoben worden sind, um die verkehrliche Situation und Mobilität im Detail beleuchten zu können.

Bochum wird bald zur Autobahnraststätte auf der Europafernstraße Paris-Berlin werden. Die Hoteliers in Bochum mögen sich freuen, die Bochumer BürgerInnen zahlen aber die Zeche. Wird die A44 (DÜBODO) gebaut, kommt es zu einer gesundheitlichen Beeinträchtigung der Bochumer BürgerInnen und zu einer Zerstörung der Naherholungsgebiete im Bochumer Süden. Allein in Bochum werden 37 Grüngebiete der Autobahn geopfert. Nicht zu denken an die Auswirkungen auf das Klima.

Wird von Clement und der Landesregierung u. a. das z. Z. entwaffnende Argument der Standortsicherung von Opel in Bochum wie eine Trumpfkarte aus der Tasche gezogen, so wird Politik nicht durch die Kraft der Überzeugung, sondern durch die Macht der Magie betrieben. Nirgendwo steht geschrieben, daß Autoverkehr und Mobilität wirtschaftliche Standorte sichern!

Die Bochumer Bürgerinitiative gegen die DÜBODO setzt weiter auf die Vernunft der Sachargumente und das Engagement Bochumer BürgerInnen, die sich von ihren Politikern nicht mehr an der Nase herumführen lassen wollen. Einerseits arbeiten wir vor Ort mit Engagement, Qualifikation und Kompetenz, andererseits hat der nächste Wahlkampf bereits begonnen. Politiker, die sich nicht an ihre Wahlversprechen halten, die Koalitionsvereinbarungen brechen und eine verkehrliche Entlastung durch eine Entlastungslüge vorgaukeln wollen, werden nicht mehr gewählt!

Aus diesen Gründen haben sich mehr als 40 Bürgerinitiativen und der BUND und NABU zu einem Aktionsbündnis Verkehrswende zusammengeschlossen. Am 14.6.1997 findet in Essen im Haus der Technik die Verkehrsanklage gegen die rot-grüne Landesregierung statt. Es geht darum, den Widerstand gegen die verfehlte Verkehrspolitik zu vernetzen, den Alternativen zum ungebremsten Ausbau von Auto- und Luftverkehrs mehr Gehör zu verschaffen und letztlich die politischen Entscheidungsträger wieder auf den Kurs zu bringen, auf den sie sich selbst verpflichtet hatten und für den sie gewählt wurden! Ziel ist es weiterhin, alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln bzw. wenn sie bereits in der Erprobungsphase sind, auf die Verhältnisse in Bochum/Ruhrgebiet zu übertragen.