## "Marburger Mahnung zur Verkehrspolitik"

Vertreter von Umweltinitiativen im Verkehrsbereich aus der Schweiz, Österreich und Deutschland richten an die Verantwortlichen in der Politik folgende Mahnung:

Es besteht die große Gefahr, daß positive Aspekte des EG-Binnenmarktes durch katastrophale Auswirkungen des Binnenmarktes auf die Umwelt zunichte gemacht werden. Dies zeigt sich in besonderer Weise im Verkehrssektor.

Schon jetzt ist in den sog. entwickelten Ländern erkennbar, daß die verkehrsbedingten Umweltbelastungen eine immer größere Gefährdung darstellen. Durch den EG-Binnenmarkt in Verbindung mit der Öffnung nach Osteuropa zeichnet sich eine Beschleunigung dieser Entwicklung ab. Der besonders umweltgefährdende Verkehr auf der Straße und in der Luft droht, wenn keine politischen Steuerungsmaßnahmen ergriffen werden, aus folgenden Gründen erheblich zuzunehmen:

- 1. Bisher bestehende Einschränkungen für Schwerverkehr im zwischenstaatlichen Bereich entfallen.
- 2. Um im Wettbewerb bestehen zu können, wird in vielen Branchen die Endproduktion auf wenige Standorte konzentriert, solange Transportkosten in der Gesamtkalkulation von nachrangiger Bedeutung sind. Dadurch wachsen die Transportwege. In Verbindung mit der Forderung vieler Produzenten, die Zulieferungen genau in den Produktionsprozeß einzupassen (just-in-time-Prinzip), erhöht sich die Zahl der Fahrten weiter. Denn nicht die Auslastung der Fahrzeuge, sondern der Zeitpunkt der Anforderung ist für die Fahrt bestimmend.
- 3. Mit dem Hinweis auf den größeren Markt zeichnet sich schon jetzt eine verstärkte Konkurrenz der Regionen ab. Dies führt allenthalben zu Forderungen eines großen Teils der Industrie und der Kommunalpolitiker, die jeweiligen Standortbedingungen durch weiteren Straßenbau zu verbessern.

## Was ist unter diesen Umständen not - wendig?

- Umwelt- und Naturschutz muß im Interesse aller Menschen in der EG und weltweit höchste Bedeutung erhalten. Die Erde mit ihren Gütern ist <u>Lebensgrundlage</u> von uns allen und nicht ersetzbar.
- Das auch im EG-Vertrag formulierte <u>Vorsorgeprinzip</u> im Gegensatz zum weithin praktizierten Reparaturprinzip kann und muß im Bereich des Verkehrs besondere Beachtung finden. Zur Einschränkung bestehender Gefährdungen muß das ebenfalls im EG-Vertrag anerkannte <u>Verursacherprinzip</u> konsequent angewandt werden. Die bisher nicht berücksichtigten, sondern auf die Allgemeinheit abgewälzten tatsächlichen Belastungen müssen in die Kosten einbezogen werden (Internalisierung der Kosten).
- Wir in den sog. entwickelten Ländern müssen unseren Lebensstil überprüfen und ändern. So würde der Umfang unserer Auto-Mobilität auf die übrige Welt übertragen in kürzester Zeit zum ökologischen Kollaps führen (in der früheren DDR gab es z.B. schon mehr Autos als in China und Indien zusammen, den beiden bevölkerungsreichsten Staaten der Erde).

- 4. Es müssen wirksame Maßnahmen ergriffen werden, daß der Zuwachs des Luftverkehrs und des motorisierten Verkehrs auf der Straße zunächst gestoppt wird und dann eine Reduzierung der Verkehrsmengen erfolgt. Dies ist nicht nur wegen der längerfristigen ökologischen Folgen notwendig, sondern auch wegen der jetzt schon bestehenden unerträglichen Belastungen, denen viele Menschen durch diesen Verkehr ausgesetzt sind.
- 5. Es sollte deshalb der Beschluß gefaßt werden, die Benzinpreise Jahr für Jahr um einen bestimmten Prozentsatz zu erhöhen, damit sich Industrie und Bevölkerung schon im voraus auf die neuen Bedingungen einstellen können.
- 6. Parallel dazu ist das Angebot im Schienenverkehr zu verbessern und im Verhältnis zur Straße günstiger zu gestalten.
- 7. Es ist eine Strukturpolitik zu entwickeln, die das immer weitere Auspendeln zur Arbeitsstätte unnötig macht. Eine Reihe von Untersuchungen zeigt, daß neue Fernstraßen strukturschwache Gebiete häufig nicht fördern, sondern die Sogwirkung von Ballungsräumen ausweiten. Arbeitsplätze werden nicht geschaffen, sondern nur verlagert.
- 8. Eine tonnenkilometerbezogene Schwerverkehrsabgabe ist kurzfristig einzuführen, um unnötige Transporte einzudämmen.
- 9. Alle anderen Möglichkeiten zur Reduzierung der Umweltbelastung im Verkehrsbereich sind zu fördern (Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs [ÖPNV]; Geschwindigkeitsbegrenzungen; finanzielle Anreize zur Benutzung umweltfreundlicherer Verkehrsmittel auf dem Weg zum Arbeitsplatz; Förderung von Fahrgemeinschaften; Vorrang für Fußgänger, Fahrradfahrer und Straßenbahnen im innerstädtischen Bereich; Ausweitung autofreier Gebiete).

Die unterzeichneten Verbände bitten Bürger, Politiker und Verbände um Unterstützung der in dieser Erklärung formulierten Ziele. Sie halten die Planungen im Bundesverkehrswegeplan der Bundesrepublik Deutschland mit über 12.000 km neuen Autobahnen und Bundesstraßen (bis zum Jahr 2010) für ökologisch nicht verantwortbar. - Die jetzt schon sichtbaren katastrophalen Auswirkungen des Autotransitverkehrs im Alpenraum dürfen nicht einfach hingenommen werden. Sie machen gleichzeitig deutlich, welche Gefahren durch weitere Transitrouten drohen, die sich zu einem großen Teil in Deutschland, dem Haupttransitland Europas, befinden.

"Noch immer erscheint die Natur im Haushalt des Menschen nur als ein Rechnungsposten unter vielen. In Wahrheit aber ist der Mensch selber nur ein Faktor unter anderen im Haushalt der Natur. Er gehört der Natur an und muß lernen, das Ganze zu wahren, dessen Teil er ist."

(Bundespräsidenten Richard von Weizsäcker anläßlich des 40-jährigen Bestehens der Bundesrepublik Deutschland)

Marburg, den 22. März 1993

## Kontaktadressen:

Aktionsgemeinschaft Schutz des Ohmtals e.V.

Reinhard Forst, Steinwiesenweg 1, 35287 Amöneburg, 06422-1231

hou

Ingeborg Plewe, Eisenbahnstraße 15, 35274 Kirchhain, 06422-6251 (m.Anr.-Beantw.)