

Grünen-Verkehrsexperte hält nichts von Bundesstraße 131 zwischen A9 und A7

# „Nicht im Interesse der Region“

Abkürzung für Lkw – Wirtschaftliche Entwicklung nicht von neuen Straßen abhängig

**DINKELSBÜHL (ml) – Aus Sicht des verkehrspolitischen Sprechers der Bundestagfraktion von Bündnis 90 / Die Grünen, Dr. Toni Hofreiter, verhält es sich mit dem Straßenbau so wie mit dem Bier: Das erste oder auch noch das zweite lösche den Durst, aber irgendwann schade es mehr, als dass es nutze. Und weil Deutschland zusammen mit den Niederlanden schon das dichteste Straßennetz der Welt habe, bedeute ein weiterer Ausbau „Straßenbau im Rauschzustand“. Und darunter fällt nach seiner Meinung auch das Bundesstraßenprojekt „B131 neu“, das einmal die Autobahnen A9 (München-Nürnberg) und A7 über das Fränkische Seenland und die Hesselbergregion verbinden soll.**

Die von Politikern in der Region als Entwicklungschance gepriesene Straße werde lediglich von den Lastwagen als willkommene Abkürzung von München in Richtung Westen und Norden genutzt werden. Arbeitsplätze für die Region seien von ihr nicht zu erwarten, warnte der Bundestagsabgeordnete auf einer gemeinsamen Veranstaltung des Grünen-Ortsverbandes und des Fördervereins Naherholungsgebiet Mutschach.

In den 50er und 60er Jahren, als es im Nachkriegsdeutschland noch kaum Autobahnen gab, mag es richtig gewesen sein, dass neue Straßen die wirtschaftliche Entwicklung von Regionen gefördert hätten. Das stimme aber längst nicht mehr, sagte der Abge-

ordnete unter Verweis auf eine Studie seiner Partei: Die Grünen hatten alle bayerischen Kommunen und deren Wirtschaftsdaten erfasst sowie die Fahrzeit zur nächsten Autobahnanschlussstelle ermittelt. „Zwischen der Entfernung zur Autobahn und der Entwicklung der Arbeitsplätze gab es keinerlei Zusammenhang“, so das Fazit der Partei.

Hofreiter sieht im Gegenteil Gefahren durch das Bundesstraßenprojekt, das von der A 9 über Altmühlregion, Fränkisches Seenland sowie Hesselbergregion und Dinkelsbühl zur A7 führen soll. Die Stärken der Region mit schönen Dörfern, bodenständigem Handwerk sowie gemütlichen und preiswerten Gasthöfen könnten unter der neuen Verbindung leiden. Weil die „Bundesstraße 131 neu“ laut Hofreiter dem Schwerverkehr in Richtung Nordwesten den „Umweg“ über das Nadelöhr Nürnberg erspare, drohe eine Flut von Lastwagen. „Diese Straße ist nicht im Interesse Ihrer Region“, warnte der Abgeordnete die rund 50 Zuhörer.

Allerdings machte der Gast auch deutlich, dass der Baubeginn an der B 131 noch völlig in den Sternen stehe. So sind derzeit erst Teile im „weiteren Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans eingestuft. Und davor stehen die im „vordringlichen Bedarf“ gelisteten Projekte. Dazu zählen unter anderem zusammen mit 1500 anderen Straßenbauwünschen die Umgehungsprojekte für Dinkelsbühl und Greiselbach an der Bundesstraße 25. Selbst von den

„vordringlichen“ Projekten könne nur ein Bruchteil bis zum Ende der Laufzeit des aktuellen Verkehrswegeplans 2015 verwirklicht werden. Von den fünf Milliarden Euro, die jährlich dafür im Bundeshaushalt zur Verfügung stehen, gehe mehr als die Hälfte für den Unterhalt des bestehenden Netzes drauf – mit steigender Tendenz. Da die noch nicht verwirklichten Projekte ein Volumen von 47 Milliarden Euro haben, schätzt Hofreiter, würde die B 131 wohl frühestens in 30 bis 40 Jahren gebaut werden. Was und in welcher Reihenfolge gebaut werde, werde in einem „basarartigen Prozess“ in Berlin entschieden.

Trotzdem mahnte Kreisrätin Karin Pöppinghaus-Ritter vom Ortsverband der Grünen, sich frühzeitig in die Diskussion um das Projekt einzumischen und nicht zu warten, „bis die Lastwagen an der Haustür vorbeifahren“.

In der Diskussion um die Sperrung der B25 für den Mautausweichverkehr sprach sich der Grünen-Abgeordnete gegen eine generelle Autobahnpflicht für Lkw aus, weil diese nicht kontrollierbar sei. Der jetzt gewählte Weg müsse nur konsequenter mit weniger Ausnahmegenehmigungen und mehr Kontrollen gegangen werden.

Dass Umgehungsprojekte ganze Städte, Dorfgemeinschaften und Familien entzweiien, ist aus Sicht des Abgeordneten eine generelle Begleitscheinung des Straßenbaues. Er mahnte zu mehr Gelassenheit, denn aus seiner Sicht werde bei weitem nicht alles gebaut, was derzeit be-



Grünen-MdB Dr. Toni Hofreiter sieht die Grenzen des Straßenbaus gekommen. Foto: Loy

schlossen und geplant ist. Er nannte eine ganze Reihe von Rahmenbedingungen, die automatisch dafür sorgen würden, dass die Jahre des Straßenbaus gezählt sind: Die künftige Schuldenbremse werde die Mittel für den Straßenbau weiter reduzieren. Neben dem Druck, den CO2-Ausstoß zu senken, werde knapper werdendes Öl die Benzinpreise weiter steigen lassen und die Mobilität in der heutigen Form zunehmend unbezahlbar machen.

Damit Mobilität nicht zu einem Privileg der Reichen werde, müsse mehr Geld in neue Formen der Mobilität gesteckt werden. Es sei ein Unding, dass eine Stadt wie Dinkelsbühl mit über 10000 Einwohnern keinen Bahnanschluss habe. Statt stillgelegte Bahnlinien zu reaktivieren, warf er der Bayerischen Staatsregierung vor, verwende diese jährlich 150 Millionen Euro der Zuweisungen des Bundes für den Schienenverkehr zweckentfremdet.