

Grüne sprechen von «Salamitaktik»

GUNZENHAUSEN (dre) – Die Grünen haben sich erneut gegen eine mögliche Bundesstraße 131 neu ausgesprochen. Ihr Widerstand richtet sich gegen die gesamte Ost-West-Verbindung von der Autobahn A 9 über Gunzenhausen bis Dinkelsbühl. Unterstützung erhält die Ökopartei in der Region von dem Bundestagsabgeordneten Anton Hofreiter aus Sauerlach bei München.

Die B 131n ist derzeit nicht mehr als eine Forderung aus Teilen der Wirtschaft und ein politischer Vorstoß vor allem der CSU. Die Planungen dürfen frühestens 2015 aufgenommen werden, und zwar für das Teilstück A 9 bis Gunzenhausen, so der aktuelle Bundesverkehrswegeplan. Die Weiterführung am Hesselberg entlang bis zur A 7 ist noch vager. Andererseits haben die Straßenbauämter bereits relativ konkrete Überlegungen angestellt und auch öffentlich gemacht, und der Freistaat – eigentlich nicht zuständig – zeigt sich aufgeschlossen. So könnte man irgendwann von Gunzenhausen aus an Dornhausen, Theilenhofen und Stopfenheim vorbeifahren (neue Umgehungen), Ellingen passieren und über den Jura Thalmässing und schließlich eine neue Autobahnauffahrt bei Großhöbing erreichen.

Bei einer Zusammenkunft von Grünen aus den Landkreisen Weißenburg-Gunzenhausen und Ansbach in der «Fränkischen Weinstube» kündigte «Toni» Hofreiter an, eine kleine Anfrage an die Bundesregierung zu richten. Nach 14 Tagen müsse das Verkehrsministerium antworten und den letzten Stand bei der 131 n auf den Tisch legen. Der Abgeordnete aus dem Landkreis München ist Obmann der Grünen im Bundestagsausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Kreisverbandsprecher Achim Schubarth (Treuchtlingen) und die anderen Zuhörer waren mit Hofreiters Initiative einverstanden und wollen dem MdB die Hintergrundinformationen für seine Anfrage liefern. Schubarth erkannte eine Art «Salamitaktik» bei den Straßenplanern und den politischen Befürwortern der 131 n. Stück für Stück werde dieses Projekt vorbereitet. Werde schließlich ein neues Konjunkturprogramm aufgelegt, könne es mit dieser Straßenverbindung ganz schnell gehen. Jochen Wagner (Gunzenhausen) sah einen erheblichen Ausweichverkehr auf der B 131n voraus, da die parallel verlaufende Autobahn A 6 chronisch überlastet sei. Außerdem würde der Verkehr durch die beiden geplanten Freizeitparks bei Ellingen und Dennenlohe (Letzterer ist inzwischen «gestorben») und durch Mautflüchtlinge steigen. Wagners Schluss: «Wenn die Straße bei uns besser wird, bekommen wir mehr Verkehr.» Das Straßenbauamt mache der Bevölkerung die neue Straße offensichtlich schmackhaft mit der Aussicht auf Ortsumgehungen.

Größer, teurer, kaputter

Die Verkehrspolitiker sehen durchaus ein, dass man nicht ewig und überall neue Straßen bauen kann. Vor Ort aber heißt es dann, diese eine Straße brauche man noch unbedingt, danach sei alles erledigt. Diese Erfahrung hat Anton Hofreiter immer wieder gemacht, und zwar flächendeckend. In seiner temperamentvollen, mit Humor gewürzten Rede nahm er kein Blatt vor den Mund und erteilt grundsätzlich einer Verkehrspolitik, die noch immer auf dem Wirtschaftswunder basiere, eine generelle Absage. Das deutsche Straßennetz sei über die Jahrzehnte immer größer und enger geworden. Das Ergebnis seien ein immenser Flächenverbrauch und ständig steigende Unterhaltskosten. Der Bundeshaushalt könne dem gar nicht mehr hinterherkommen. Der Bundesverkehrswegeplan enthalte Projekte von 80 Milliarden Euro. Dabei habe der Bund jährlich nur zwei Milliarden Euro für Neubauten und maximal drei Milliarden Euro für den Unterhalt seiner Straßen zur Verfügung. Jedes Jahr, in dem ein Neubauprojekt nicht realisiert werde, sei ein Gewinn und mache das Projekt unwahrscheinlicher.

Es stelle sich die Frage, ob man der nächsten Generation ein viel zu großes, kaputtgefahrenes, nicht mehr bezahlbares Straßennetz hinterlassen wolle. Die Antwort sei klar. Jeder könne sehen, wie stark jetzt schon die Fernstraßen, insbesondere die Autobahnen 1 bis 9, belastet seien. 100 000 Fahrzeuge innerhalb von 24 Stunden seien keine Seltenheit, und vor allem der Schwerverkehr sorge für horrenden Kosten. Ein 40-Tonner-Lkw verursache so viel Straßenschäden wie 60 000 Pkw. Hofreiter ging in diesem Zusammenhang nur am

Rande auf die klassischen Grünen-Themen wie Schutz von Umwelt und Menschen vor Lärm, Dreck und Flächenfraß ein. Seine Schlussfolgerung lautete: Die Spirale von zunehmendem Verkehr, Straßenbau und noch mehr Verkehr müsse schon allein aus ökonomischen Gründen beendet werden.

Die Vorstellung, dass bessere Straßenverbindungen die Wirtschaft entscheidend fördern, hat sich nach Überzeugung des Abgeordneten, eines Doktors der Naturwissenschaften (Biologie), längst überholt. Die Grünen haben für Bayern, Sachsen und Thüringen eine umfangreiche Studie machen lassen und gefragt, wie sich die Fahrzeiten zum nächsten Autobahnanschluss und die Entwicklung der Arbeitsplätze entsprechen. Ergebnis: Es gibt dafür keinen statistisch nachweisbaren Zusammenhang. «Wir waren selbst verblüfft», berichtete der Abgeordnete. Beispielsweise habe man erkannt, dass der Raum Hof mit seinem dichten Autobahnnetz eine wesentlich schwächere Entwicklung genommen habe als der autobahnferne Landkreis Cham.

Kommunen sind gefordert

Man müsse sich vergegenwärtigen, dass das Straßennetz bereits so dicht sei, dass es seinen «Grenznutzen» erreicht habe. Eine Verbesserung bewirke nur noch einen minimalen wirtschaftlichen Vorteil, wenn überhaupt. Heutzutage komme es auf ganz andere Faktoren an, in die investiert werden müsse: Bildung, Kultur, öffentlicher Personenverkehr, Kinderbetreuung und Internetanschluss. In einer älter werdenden Gesellschaft brauche man im Übrigen andere Mobilitätssysteme als die Möglichkeit, im Alter von 85 Jahren noch ohne Tempolimit über die Autobahn brausen zu können. Wichtig seien für Senioren und Familien die Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen, Arzt und Läden. Hier stelle sich die entscheidende Aufgabe für die Kommunen.

Dass die Straßenbauer, insbesondere die staatlichen Planer, sich selbst Arbeit verschaffen wollten, sei durchaus verständlich. Ebenso könne man nachvollziehen, dass in vielen Köpfen noch immer die Verbindung zwischen Straßenbau und Wirtschaftswachstum stecke. Für die Nachkriegszeit sei das zweifellos auch richtig gewesen, heute aber nicht mehr. Insofern könne man sagen: «Die Straßenbauer haben sich sozusagen zu Tode gesiegt.» Hofreiter plädierte dafür, die Autobahnmaut auf alle stark belasteten, «echten» Bundesstraßen auszudehnen. Die anderen Bundesstraßen könne der Bund an die Länder abgeben. Die Mautausdehnung sei technisch kein Problem mehr, die Entscheidung im Einzelnen liege bei den Bundesländern.

Der Bahn erkennt der Grünen-Abgeordnete durchaus eine Zukunft zu. An Strom als Antriebsart gebe es keinen Mangel in Deutschland, während die Erdöllager eben in absehbarer Zeit erschöpft seien. Insofern könne man einen Zug als «Elektromobil auch für Schwerlasten» verstehen. Das Elektroauto, derzeit groß in der öffentlichen Diskussion, könne vielleicht den Pkw ersetzen, niemals aber einen 40-Tonner. Hofreiter machte auch einen Schlenker zur Bahnpolitik des Bundes. Hier hätten immer noch SPD-Politiker einen maßgeblichen Einfluss, insbesondere Außenminister Steinmeier als früherer Chef des Bundeskanzleramtes.

Stadt- und Kreisrat Christoph Mötsch (Laubenzedel) betonte in der Diskussion, für eine gute Entwicklung sei der Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen nicht unbedingt auf einen direkten Autobahnanschluss angewiesen. Die guten Zahlen zum Beispiel des autobahnfernen Landkreises Cham sprächen eine klare Sprache, wie es auch die von Hofreiter angesprochene Untersuchung bewiesen habe. Landrat Franz Xaver Uhl (CSU) vergleiche Weißenburg-Gunzenhausen immer wieder mit Cham und solle die entsprechenden Schlüsse daraus ziehen.

30.7.2009 16:57 MEZ

© ALTMÜHL-BOTE, GUNZENHAUSEN

