Wahnsinn Autobahn

Nachdem die ersehnte Deutsche Mark hunderte ostdeutscher Betriebe abrupt in den Ruin und deren Beschäftigte in die Arbeitslosigkeit trieb, soll nun auch das Waldsterben gesamtdeutsch werden: Was die Valuta bis heute nicht gebracht haben, soll bald auf der Autobahn herbeirollen - Reichtum und Wohlstand.

Das jedenfalls verheißen die Planer, die im September ihren Erläuterungsbericht für das Raumordnungsverfahren der geplanten Autobahnen A 81 und A 73 vorgelegt haben. *„Die Wiedervereinigung beider deutscher Teilstaaten im Oktober 1990 macht zur Herstellung gleicher Lebensverhältnisse im gesamten Bundesgebiet Infrastrukturmaßnahmen erforderlich. Dies betrifft auch das Bundesfernstraßennetz."* So der erste Satz des Berichts. Gerade den Südthüringern sollen damit lang gehegte Wünsche erfüllt werden, denn die Autobahn, so verheißt der Text, werde *„besonders im südthüringischen Raum auch eine regionale Erschließungsfunktion erfüllen."*

Kein Wunder, daß Autobahn-Befürworter die Segnungen der flotten Autopiste schon heute begrüßen: Wie zügig wäre man in Erfurt oder Nürnberg, wohin man heute in unselig vielen Kurven in der Thüringer Topographie herumgondeln mußt Schließlich wollen die Planer doch *„den Anforderungen der menschlichen Daseinsvorsorge entsprechend"* eine *„funktionale Aufgabenteilung der regionalen Siedlungsstruktur"* erhalten beziehungsweise weiterentwickeln. Daran kann nichts Böses sein.

Doch diese Vorgaben bleiben bei genauer Durchsicht der vorgelegten Unterlagen ein schöner Traum.

Schnell, zu schnell verwickelt sich schon der erste Bericht des Landesamtes für Straßenbau Thüringen in Widersprüche. Da wird (auf Seite 3) versprochen, daß *„die geplante Fernstraßenverbindung diese Barriere* (gemeint ist der Thüringer Wald, die Red.) *schonend überwinden und den Raum erschließen"* soll.

„Schonung" gar nicht möglich

Auf Seite 20 muß man allerdings bereits zugeben, daß dies gar nicht geht: *„Dennoch beeinträchtigt die geplante Maßnahme die Umwelt mit ihren verschiedenen Schutzgütern in erheblichem Umfang."*

Mit anderen Worten: Der Thüringer Wald ist für einen Autobahnbau eigentlich zu schade. Autobahnbau und die Erhebungen des Thüringer Waldes - das sind Gegensätze. Damit die geplante Rennstrecke über den Rennsteig keine Achterbahn wird, müssen dutzende Tunnel gebohrt und Brücken geschlagen werden. Erdbewegungen von fast 40 Millionen Kubikzentimeter Erde schaffen zudem Geländeeinschnitte und Aufschüttungen bis zu dreißig Metern Höhe. Kaum ein Meter Trasse, auf dem nicht einschneidende Eingriffe in die Natur bevorstehen. Schon die sachliche Beschreibung des Linienverlaufs im Bereich Suhl lassen Staunen: Nach einem über fünf Kilometer langen Tunnel unter den Hochlagen des Thüringer Waldes erreicht die Strecke von Norden her den Bahnhof Oberhof. Die dort geplante Anschlußstelle kann *„nur mit aufwendigen, steilen Rampen hergestellt werden."* Es folgt eine mit etwa 4,25 Prozent stark abfallende Strecke, die wechselseitig mit *„Stützmauern mit zum Teil beachtlicher Höhe (bis 35 Meter)"* ausgestattet ist. Weiter im Berichtstext: *„Eine über 20 Meter hohe Einschnittstrecke führt zum Lübenbachtal. In einem Bogen nach Süden wird das Tal mit einer 40 Meter hohen und 550 Meter langen Brücke überquert."*

Obwohl empfohlen wird, im Bereich Lübenbachtal *„gegebenenfalls immissionsmindernde Maßnahmen zu treffen"*, dürfte dieses Naherholungsgebiet der Zella-Mehliser damit erledigt sein: Lärm und Abgase werden den Sonntagsspaziergang gründlich vermiesen.

Doch weiter geht die Fahrt: *„Direkt nach Süden führt eine Einschnitts- mit anschließender Dammstrecke zur Unterquerung des Hochwaldes in einem 900 Meter langen Tunnel."*

Daß die Streckenführung hier hoch-problematisch ist, geben sogar die Planer zu: *„Die Trasse durchquert eine Reihe geschützter Flächen. Obwohl sie auf weiten Strecken im Tunnel geführt wird, können Beeinträchtigungen einzelner Schutzgüter nicht vollkommen ausgeschlossen werden."* Es folgt eine Liste mit sechs Wasserschutzgebieten, einem Naturschutzgebiet und dem geplanten Naturpark Thüringer Wald *„auf gesamter Länge, jedoch überwiegend im Tunnel"*.

Das wird teuer: Die Strecke kostet in diesem Abschnitt wenigstens 47 Millionen Mark. Pro Kilometer!

Dazu kommen die ökologischen Verluste: *„Die Durchfahrung dieser Biotopkomplexe führt im Umfeld der Trasse zu dauerhaften Trennwirkungen und zur Zerschneidung von Lebensräumen und funktionalen Zusammenhängen. ... Die Einschnittslage der Trasse bewirkt Veränderungen im Wasserhaushalt, was zu starken Beeinträchtigungen der Standortverhältnisse führen kann. Die dauerhafte Zerschneidung und Verlärmung wertvoller Erholungsräume stellt ein verbleibendes Risiko dar."*

Doch es kommt noch dicker in Suhl: *„Die Anschlußstelle Suhl Nord liegt im Bereich einer 365 Meter langen Talbrücke. Unmittelbar danach schließt sich der Tunnel „Berg Block" an, der eine Länge von knapp 2,7 Kilometer aufweist und in weiten Teilen ein Landschaftsschutzgebiet mit wertvollen Biotopen unterfährt."*

Nach einer weiteren Talbrücke zwischen Albrechts und dem Linsenhof folgt das geplante Autobahndreieck, das die A 73 mit der A 81 verbinden soll. Es folgen weitere Brücken: Über den Albrechtsgraben (850 Meter lang, 74 Meter hoch), über das Saßlerstal (325 Meter lang) und ein Seitental (200 Meter lang), zwischendurch sind Einschnitte bis zu 20 Meter Tiefe nötig.

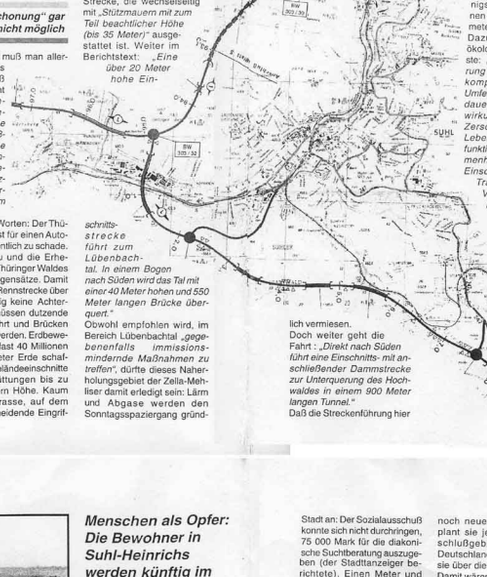
„Wald... in Anspruch genommen"

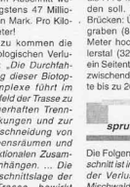
Die Folgen: *„Im nördlichen Abschnitt ist in größerem Umfang der Verlust von Laub- und Mischwald festzustellen. Desweiteren wird östlich von Rohr der Wald am Osthang des Schwarzatals fast vollständig in Anspruch genommen"* - sprich abgeholzt. *„Aus dem Verlust extensiv genutzter Bergwiesen im Raum Albrechts resultiert eine Verdrängung störempfindlicher, stark standortgebundener Tierarten. ...Der Betrieb der geplanten Autobahn kann sogar zu Tierverlusten führen."*

Menschen sind da hartnäckiger, ihren Lebensraum kann man sogar mit einer über ein Kilometer langen und 80 Meter hohen Brücke überqueren. Das wird in Suhl Heinrichs geschehen. Es folgen in Richtung Schleusingen dutzende weitere Brücken und *„zum Teil sehr hohen Einschnitte"*. Es geht mit ten durch das Landschaftsschutzgebiet „Kleiner Thüringer Wald".

Lange Liste der Umwelt-Lasten

Die Planer selbst über die Folgen: *„Zahlreiche Beeinträchtigungen verbleiben bei ausgewiesenen Schutzflächen: Sie verläuft die Trasse bei Suhl im Bereich des Dreisbaches, für den eine Ausweisung als geschützter Landschaftsbestandteil geplant ist. Das einstweilig sichergestellte Naturschutzgebiet „steinige Rösse" und das Biosphären*





Montage: C. Löffler

Menschen als Opfer: Die Bewohner in Suhl-Heinrichs werden künftig im Autolärm leben müssen. Eine Foto-Montage zeigt den Verlauf der Strecke über ihrem Ortsteil.

reservat „Vessertal", befinden sich im Wirkungszonenband der Straße. ...Zwischen Suhl und Schleusingen werden überwiegend Grundwasservorkommen des Bundsandsteins durchfahren. ...Die dauerhafte Zerschneidung und Verlärmung von Erholungsräumen stellt eine verbleibende Beeinträchtigung dar. ...Das geschlossene Waldgebiet bei Suhl hat eine bioklimatische Wirkung auf die belasteten Siedlungsräume. Die Durchquerung des Waldes bewirkt Beeinträchtigungen der Luftfilter- und Klimafunktion. Abriegelungseffekte für Kaltluftströmungen... können das Kleinklima in Suhl... nachhaltig beeinflussen."

Den Thüringer Wald opfern?

Der Thüringer Wald, das steht fest, wird durch eine Autobahn nachhaltig gefährdet.

Und die das schreiben, sind nicht etwa die Grünen oder Autobahngegner: In diesem Text erläutert das Landesamt für Straßenbau in Thüringen das Projekt der geplanten Autobahnen in Thüringen. Die Details dieses Berichts zeigen bereits überdeutlich, daß der in der Einleitung des gleichen Papiers formulierte Vorsatz, *„bei der Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Landesteilen ...der konsequenten Umsetzung ökologischer Zielvorstellungen Rechnung zu tragen"*, nicht einzulösen ist. Die Planer selbst zeigen also, daß die Autobahn so auf keinen Fall gebaut werden dürfte. Dennoch soll sie gebaut werden. Stellt sich die Frage: Autobahn - um jeden Preis?

Auch der Preis ist extrem

Doch auch der Preis für die Betonpiste ist Wahnsinn: Die Gesamtkosten für die Strecken A 81 und A 73 von Sömmerda bis jeweils zur bayerischen Landesgrenze betragen 4.828 Milliarden Mark - eine absolute Horrorsumme, wenn man bedenkt, daß gerade 417 Millionen Mark an Infrastruktur-Wirtschaftshilfe nach Südthüringen geflossen sind. Zum Vergleich: Das Land Thüringen bekam insgesamt bislang drei Milliarden Mark Investitionsförderung - weitaus weniger, als das Autobahn-Projekt kostet!

Allein der Streckenabschnitt von Arnstadt bis Meiningen der A 81 kostet 2,28 Milliarden Mark. 2 280 000 000 Mark! Und das dürfte eine vorsichtige Schätzung sein - derartige Projekte werden meist noch teurer als erwartet. Der damalige Verkehrsminister Krause hatte vor einigen Jahren noch behauptet, für etwa diese Summe sei die ganze Autobahn zu haben - inklusive des bayerischen Teils. Wenn das keine Preissteigerung ist!

Im Bereich Suhl kostet die überaus aufwendige Streckenführung 47 Millionen Mark pro Kilometer. Der Meter kostet da stolze 47 000 Märker, ein Zentimeter Autobahn kostet schon 470 Mark. Anlaß, einmal andere Kosten im Verhältnis zum Autobahnbau zu betrachten.

So können zum Beispiel die 17 pflegebedürftigen schützenswerten Naturflächen mit rund 300 Hektar rund um Suhl nicht in vollem Umfang gepflegt werden - nur 13 500 Mark stehen im Jahr aus städtischen Mitteln dafür zur Verfügung. Das sind nicht einmal 30 Zentimeter Autobahn - der Vergleich auf einen Meter Trasse würde Wunder wirken - abgesehen davon, daß die Betontrasse gerade diesen Naturflächen erheblichen Schaden zufügen wird (siehe oben). Ähnliche Vergleiche bieten sich mit dem sozialen Etat der Stadt an: Der Sozialausschuß konnte sich nicht durchringen, 75 000 Mark für die diakonische Suchtberatung auszugeben (der Stadtanzeiger berichtete). Einen Meter und sechzig Zentimeter Autobahn bekommt man für diese Summe - es wird eine Luxustrasse an einer armen Stadt vorbeiführen.

(zu) Späte Wirtschaftshilfe

Oder kommt der lang ersehnte Aufschwung für Südthüringen mit den neuen Autobahnen?

Eins steht schon heute fest: Wenn neue Wirtschaftsbetriebe erst mit der Autobahn kommen, dann kommen sie zu spät. Trotz Beschleunigungsgesetz, mit dessen Hilfe die Strecke für westdeutsche Verhältnisse blitzschnell durchgepaukt werden soll, wird frühestens in zehn Jahren das erste Auto die neue Piste befahren können. Setzt man voraus, daß die schon heute umstrittene Streckenführung zu Einsprüchen en masse führen wird, dann dürften 12 bis 15 Jahre nicht zu hoch gegriffen sein.

Bis dahin jedoch sind alle wesentlichen Neuansiedlungen längst gelaufen. Und wer dann noch neue Fabriken plant, plant sie jenseits des „Anschlußgebietes" im Osten Deutschlands - und erreicht sie über die neue A 81. Damit wären dann die hehren Absichten der Planer voll daneben gegangen - die Suhler könnten sich dann Tag für Tag den Lärm der Brummis anhören, die Waren aus den Billiglohn-Ländern vorbeikutschen. Aber vielleicht mischen ja einige wenige auch selber mit: als Spediteure. Für diesen Gewerbezweig wäre Suhl dann nämlich tatsächlich ein geeigneter Standort, direkt am Autobahndreieck gelegen.

Suhl - Nur für Tagestouristen?

Direkt am Autobahndreieck - für Touristen dagegen nicht eben ein Magnet. Sie dürften sich in Zukunft eher in die etwas abseits liegenden Orte in Südthüringen verziehen - wer will schon entlang einer donnernden Euro-Autobahn wandern?

Allenfalls den Tagestourismus könnte man mit der Autobahn noch locken - den will aber in Wirklichkeit niemand so richtig. Selbst Wirtschaftsminister Dr. Jürgen Bohn beklagt in seiner jüngsten Jubelschrift über *„Infrastrukturförderprojekte in Südthüringen"* die *„ektatant niedrige Verweildauer der Gäste"*. Das hindert seinen für Verkehr zuständigen Mitarbeiter Dr. Hans-Dieter Wolkwitz nicht, die *„freie Wahl der Verkehrsmittel"* zu preisen. Mit der Autobahn will er *„die übrigen Verkehrsströme entlasten"*, außerdem beklagt er die *„derzeitige Überlastung des Thüringer Waldes mit Individualverkehr"*. Daß die Autobahn noch mehr Individualverkehr nach Thüringen bringt, sagt er nicht. Ein Hohn, daß derselbe Mann in der vergangenen Regionalkonferenz in Schmalkalden wenige Minuten nach dieser Äußerung über den öffentlichen Nahverkehr in Südthüringen sagt: *„Der ÖPNV auf Schiene und Straße hat Vorrang. In 1993 wurden dafür 450 Millionen Mark aufgewendet."*

Niemand widerspricht diesem Unsinn. Mit den 450 Millionen des ÖPNV kann man gerade mal knapp 10 Kilometer Autobahn in die Landschaft betonieren. Wer da davon redet, dem ÖPNV würde Vorrang eingeräumt, der lügt - zudem die Ausgaben für den öffentlichen Nahverkehr im Thüringer Haushalt 1994 gekürzt werden sollen. Oder sollen die Schulbusse künftig nur noch die Autobahn benutzen?

Ortsumgehungen auf Eis

Aber nicht nur die öffentlichen Busse, auch der übrige Regionalverkehr wird weiterhin über die verschlissenen untergeordneten Landstraßen rumpeln. Denn die Autobahn wird so viel Geld verschlingen, daß für weitere regionale Ausbauprojekte von Landstraßen kein Geld mehr da ist.

Nichts anderes nämlich bedeutet ein folgenschwerer Satz im Erläuterungsbericht für die Autobahn: *„Gleichzeitig erübrigen sich durch den Bau der Autobahn weitere aufwendige Ausbaumaßnahmen im klassifizierten Straßennetz*

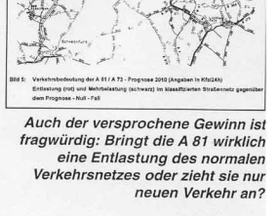
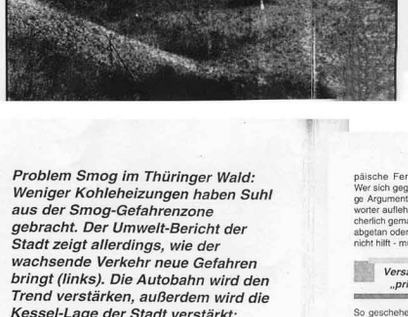


Bild 5: Verkehrsbedeutung der A 81 / A 73 - Prognose 2010 (Angaben in Kfz/24h)
Erstreckung (rot) und Mehrfahrleistung (schwarz) im klassifizierten Straßennetz gegenüber dem Prognose - Null - Fall

Auch der versprochene Gewinn ist fragwürdig: Bringt die A 81 wirklich eine Entlastung des normalen Verkehrsnetzes oder zieht sie nur neuen Verkehr an?



Fotos: P. Baruschke

Natur als Opfer: Auch schützenswerte Bergwiesen im Bereich Suhl werden dem Autobahnbau zum Opfer fallen.

Grafik entnommen aus dem Suhler Umweltbericht 1993

Abb. 3.12. Entwicklung von 1989 bis 1991 (Jahresmittelwerte)

Problem Smog im Thüringer Wald: Weniger Kohleheizungen haben Suhl aus der Smog-Gefahrenzone gebracht. Der Umwelt-Bericht der Stadt zeigt allerdings, wie der wachsende Verkehr neue Gefahren bringt (links). Die Autobahn wird den Trend verstärken, außerdem wird die Kessel-Lage der Stadt verstärkt: Frischluft kommt noch schwerer in die Innenstadt.

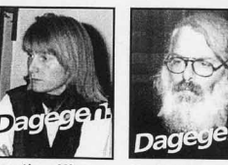
im Bereich des Thüringer Waldes".

Die in der Nähe der neuen Rennstrecke liegenden Ortschaften können dann lange auf eine Ortsumgehung warten: Sie wird nicht mehr kommen. Motto: Ihr habt die Autobahn gekriegt, jetzt ist Ende. Das aber ist verkehrspolitischer Unsinn. Denn die Autobahn wird die um sie herum liegenden Straßen ja nur zum Teil entlasten.

Gute Landstraßen bringen mehr

Wer zum Beispiel künftig von Schmalkalden nach Suhl fahren will, wird von der Autobahn nur ab Zella-Mehlis etwas haben. Und auch für Pendler zwischen Hildburghausen und Neuhaus liegt die neue Trasse verquer. Die ausschließliche Konzentration auf eine Nord-Süd Trasse wird sich da noch rächen. Suhl ist zudem nicht einmal übermäßig vom Durchgangsverkehr betroffen. Wer in Suhl einmal auf Autokennzeichen achtet, kann erkennen, daß nur ein Viertel der Fahrzeuge aus anderen Landkreisen stammen. 80 Prozent der Autos sind der sogenannte „Binnenverkehr", der im Bereich Suhl auf einer Kurzstrecke unterwegs ist. Da wird auch die Autobahn nichts bringen. Deshalb schlagen viele Kritiker der Autobahn dem Land Thüringen vor, doch lieber wirklich etwas für die regionale Entlastung des Kleinverkehrs zu tun, und den Bau von Ortsentlastungsstraßen voranzutreiben. Zella-Mehlis, Suhl und vielen anderen Städten und Dörfern könnte so viel billiger geholfen werden. Und weil Landstraßen sich besser den Thüringer Hügeln und Bergen anpassen könnten, wäre ihr Neubau erheblich billiger und umweltverträglicher. Für dasselbe Geld, was die Autobahnen kosten, wäre mit einem vernünftigen Ausbau der Landverbindungen mehr für die Region Südthüringen getan.

Aber auf den Landstraßen könnte man eben nicht so bequem von Nürnberg nach Berlin rasen - und das dürften schon eher die wahren Argumente der Autobahn-Fans sein. Den Südthüringern, so wird immer deutlicher, soll die Autobahn als tolle Wirtschaftshilfe verkauft werden, um etwas ganz anderes zu erreichen: Die optimale Einpassung Deutschlands ins europäische Fernstraßen-Netz. Wer sich gegen die allzu billige Argumentation der Befürworter auflehnt, wird dann lächerlich gemacht, als Spinner abgetan oder - falls das allein nicht hilft - mundtot gemacht.



Grafik entnommen aus dem Suhler Umweltbericht 1993

Abb. 3.13. Smogentstehung

Versammlung nur „privat" möglich

So geschehen auch in Suhl: Nachdem die Autobahn-Gegner zum ersten Mal auf sich aufmerksam gemacht hatten, verbot Oberbürgermeister Dr. Kummer prompt, daß überhaupt noch in öffentlichen Sälen das Thema Autobahn in den Mund genommen wird. Um zu verschleiern, daß die Aktion vor allem zum Gängeln unliebsamer Anti-Autobahner gedacht ist, begründete Dr. Kummer sein eigenmächtige Versammlungsverbot für Parteien in öffentlichen Räumen der Stadt mit der Befürchtung, radikale Parteien könnten städtische Säle mißbrauchen. Als diese undemokratische Maßnahme dann im Parlament diskutiert wurde, behinderte Kummer gar noch die Berichterstattung darüber: Verfassungsbruch in Folge.

Das Parlament hat versagt

Erstaunlich nur, daß sich ein Suhler Stadtparlament das gefallen läßt. Denn die Anordnung, politische Parteien aus den öffentlichen Sälen auszusperren, verstößt auch nach Meinung des Thüringer Landesverwaltungsamtes in Weimar eindeutig gegen Artikel 8 des Grundgesetzes.

Doch das Parlament versagte total: Kummers Versammlungsverbot sorgte noch aufrechterhalten - bis der sogenannte Ältestenrat eine andere Regelung für die öffentlichen Räume ausdiskutiert hatte. Alleinherrscher Kummer kann schalten und walten, wie er beliebt (siehe Seite 7).

Dabei sind ja Autobahn-Gegner keine Krakeeler. Die Grüne Liga etwa veranstaltete mit der Bürgeraktion, dem Neuen Forum, dem BUND und dem Bündnis 90/Grüne eine Informationsveranstaltung für alle Bürger Suhls. Und da kamen nicht etwa die „langhaarigen linken Spinner", die Kummer wohl befürchtet hatte, sondern durchweg betroffene Bürger, die sich Sorgen um die Zukunft ihrer Heimatstadt Suhl machen.

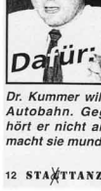
Weil dafür öffentliche Säle verboten worden waren, mußte man einen privaten Saal anmieten. Manfred May (NF): *„Daß wir hier sind, ist kein Zufall, auch wenn es nicht Absicht ist."*

Wie vernünftig in diesen Reihen das Für und Wider um die Autobahn abgewogen wird, erstaunte auf einer zuvor abgehaltenen Pressekonferenz sogar einen Journalisten: *„Sind das alles die Argumente des Erläuterungsberichts?"* Kerstin Miersch (Grüne Liga) milde Antwort: *„Selbstverständlich"*. Tatsächlich hatte Miersch nur aus dem offiziellen Erläuterungsbericht der Autobahnplaner vorgetragen - mehr war allerdings auch nicht nötig: Siehe oben.

Und mehr geschah auch in der Informationsversammlung über das Planfeststellungsverfahren nicht. Egon Heller war aus dem bayerischen Bad Neustadt eingeladen, um über die rechtlichen Möglichkeiten im Planfeststellungsverfahren zu berichten. Auch er verwies auf den offiziellen Erläuterungsbericht des Autobahnneubaus und forderte alle Suhler Bürger auf, ihre Bedenken gegen das Vorhaben zu formulieren. *„Die Pläne liegen bei der Stadt und in den Räumen der Grünen Liga aus. Informieren sie sich"*, so appellierte er, *„denn wenn niemand etwas sagt, wenn keiner was moniert - vielleicht bauen die das dann so wie geplant."*

Das sieht ganz so aus. Auf einer Manager-Tagung versprach Wirtschaftsminister Jürgen Bohn den Industriellen, daß die Autobahn auf jeden Fall gebaut wird. *„Spätestich ist spätestens im Herbst 1994"*, legte er sich mächtig ins Zeug. Dafür bekam er dann auch mächtig Beifall.

- Peter Baruschke



Dr. Kummer will die Autobahn. Gegner hört er nicht an, er macht sie mundtot.

Wirtschaftsminister Dr. Bohn versprach Industriellen den Bau der A 81.

Kerstin Miersch, Grüne Liga: „Die Fakten reichen, um dagegen zu sein."

Manfred May, Neues Forum: „Schon die Argumentation ist beängstigend."

Besorgte Bürgerinnen und Bürger mußten in den Gagarin-Saal ausweichen, weil OB Kummer die Versammlung in öffentlichen Räumen untersagt hatte. „Was nützt es denn, wenn wir Bürger dagegen sind, wenn Dr. Kummer sich schon für die Trasse ausgesprochen hat?

Die Grünen machen derweil ebenfalls mobil - „Autobahn, der ökonomische Schwachsinn"

Im STATTANZEIGER exklusiv: Der Autobahn-Maßstab! *Pro Einheit sind 470 Märker fällig ...*

in DM:	470	940	1410	1180	2350	2820	3290	3760	4230	4700	5170	5640	6110	6580	7050	7520	7990	846
in cm:	1	2	3	4	5	...												