

Lobby für Natur und Schiene

Bremervörde. Fünf Jahre besteht die Initiative „Eisenbahn statt Autobahn“. Und wenn es nach den Aktivisten der „EsA“ geht, sollte es kein zehnjähriges Jubiläum geben, hoffen die Verkehrsexperten und Vertreter der Naturschutzverbände doch auf die Einsicht der Politik, dass die Planung der Küstenautobahn A 20 volkswirtschaftlich und ökologisch unvernünftig sei. Doch da dies zumindest vorerst auf Seiten der Autobahn-Lobby nicht zu erwarten ist, trafen sich die EsA-Mitglieder am Freitag im Hotel Daub, um für ihre Ziele zu werben – mit einer namhaften Verstärkung: Neuer Akteur im Aktionsbündnis ist der mitgliederstarke BUND-Landesverband Niedersachsen. Von Thomas Schmidt



„Großer Bahnhof“ für die Eisenbahn und den Naturschutz: Die Initiative „Eisenbahn statt Autobahn“ (EsA) traf sich kürzlich in Bremervörde, um mit dem BUND-Landesverband ein neues Mitglied aufzunehmen. Als Vertreter des BUND nahm unter anderem Thomas Kruse (Dritter von links) am Treffen im Hotel Daub teil. Foto: Schmidt

Die beiden BUND-Vertreter Thomas Kruse und Susanne Grube betonten, dass sie sich bei der EsA „in guter Gesellschaft“ befänden. „Es gibt heute keine einfachen Lösungen mehr, wie auch die Diskussion um die nachwachsenden Rohstoffe zeigt. Die Welt ist komplizierter geworden“, sagte Kruse. Beide identifizieren sich mit der wichtigsten These der Aktionsgruppe: dass der Güterverkehr effizient, ökologisch verträglich und volkswirtschaftlich sinnvoll auf die Schiene und nicht auf die Straße gehört.

Auch die so genannten Gigaliner, also die 25 Meter langen und 60 Tonnen schweren Großlastwagen seien ein Irrweg, meint der stellvertretende VCD-Landesvorsitzende Hans-Christian Friedrichs. „Gigaliner sind pseudoökologisch und fahren einfach in die falsche Richtung. Als Verkehrsträger der Zukunft sind Giga-Liner absolut ungeeignet, zumal unser Straßennetz gar nicht

auf sie ausgerichtet ist.“

Der Verkehrsträger der Zukunft sei dagegen die Eisenbahn: Alle EsA-Aktivisten sind sich einig, dass die Eisenbahn volkswirtschaftlich eine sinnvolle Alternative zum Ausbau der Autobahnnetze sei. Es lasse sich mit Zahlen einfach belegen, dass die Unterhaltung von Straßen um ein Vielfaches teurer sei als die Unterhaltung des Schienennetzes. Mal ganz abgesehen vom leidigen und kostspieligen Thema Winterdienst, der die Kommunen regelmäßig überfordere.

Die EsA ist davon überzeugt, dass entgegen der Hoffnung der regionalen Wirtschaft und von großen Teilen der Politik, die Küstenautobahn für die lokale Wirtschaft nichts bringe. Die Aktionsgruppe sieht in dem Projekt vor allem eine Transitverbindung, die wertvolle Naturräume zerschneide und verzehre, obwohl Deutschland bereits längst das dichteste Autobahnnetz Europas habe. Spürbare wirtschaftliche Effekte für die Region bringe die Küstenautobahn nicht, betont die EsA-Gruppe. Weitaus effektiver und zudem naturverträglicher sei dagegen der Ausbau des Breitbandnetzes im ländlichen Raum. Das sei eine Wirtschaftsförderung mit Weitblick, heißt es bei der EsA. Dass sich diese Erkenntnis inzwischen auch bis zur CDU-Landtagsfraktion herumgesprochen habe, sei erfreulich, betonte VCD-Mann Friedrichs.

NABU-Landesvize Uwe Baumert, Gründungsmitglied der EsA, wies darauf hin, dass die Autobahn dazu führen werde, dass alle bereits bestehenden Straßen im Umfeld einer neuen Trasse umgewidmet werden, wie aus dem Planfeststellungsverfahren für die Küstenautobahn hervorgehe. „Bundesstraßen werden zu Landesstraßen, Landesstraßen zu Kreisstraßen und Kreisstraßen zu Gemeindestraßen“, betont Baumert. Die Kosten der Unterhaltung würden somit an die ohnehin schon klammen Kommunen durchgereicht, kritisiert Baumert.

Und für die Entlastung vom täglichen Verkehrsinfarkt auf der Neuen Straße in Bremervörde bringe die Küstenautobahn schon mal gar nichts, ist Heinz Badke überzeugt. Der ehemalige Geschäftsführer der Eisenbahnen- und Verkehrsbetriebe (EVB) erhofft sich von den neugewählten Vertretern in den Bremervörder Räten klarere Aussagen zu diesem Thema als bisher.

Eine neue Ortsumgehung für Bremervörde müsse endlich entkoppelt vom Küstenautobahnprojekt

betrachtet werden, sagte Badke und verwies auf die wachsende Bedeutung der EVB für den lokalen Arbeitsmarkt. In nur zwei Jahrzehnten Jahren sei die Zahl der Arbeitsplätze bei der EVB von rund 100 auf 350 angewachsen. Und dabei handele es sich um hochqualifizierte Arbeitsplätze und nicht um schlecht bezahlte Brummifahrer, wie es in der EsA-Gruppe heißt.

Fünf Jahre „Eisenbahn statt Autobahn“

Mit einer Fülle von Veranstaltungen und Aktionen hat die Initiative „Eisenbahn statt Autobahn“ (EsA) in der vergangenen fünf Jahren auf die Chancen der Abwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene hingewiesen. Die EsA war auch an der Erstellung einer Nutzenanalyse zur Küstenautobahn beteiligt. „Die Studie belegt, dass die geplante Autobahn dem Hinterlandverkehr aus den Seehäfen nur in äußerst geringem Umfang dienen kann“, so EsA-Sprecher Manfred Schuster. Dies sei jüngst auch durch ein Gutachten des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) im Prinzip bestätigt worden. Die Gruppe, der auch der Verkehrsclub Deutschland, der NABU und ausgewiesenen Verkehrsexperten wie der ehemalige Geschäftsführer der EVB, Heinz Badke, angehören, bekommt nun weitere professionelle Unterstützung durch den Beitritt des BUND Niedersachsen, der mit 70 000 Mitgliedern einer der größten Umweltverbände ist und sich seit jeher für umweltverträgliche Transportsysteme einsetzt.



Artikel vom 07.12.11