

Position des Kreisverbandes Uelzen von Bündnis 90/Die Grünen zur geplanten Autobahn durch den Landkreis Uelzen

Vorbemerkung

Der Landkreis Uelzen gehört zu den Regionen mit der geringsten Einwohnerdichte. Bewegungsfreiheit auf dem „flachen Lande“ ist für uns ein wichtiger Bestandteil der offenen Gesellschaft und dient der Entfaltung sozialer und wirtschaftlicher Teilhabe. Allerdings beeinträchtigt der motorisierte Verkehr die Lebensqualität durch Lärm und Umweltschäden. Er verursacht Jahr für Jahr eine inakzeptable Zahl von Toten und Verletzten.

Wir wollen überflüssigen Verkehr vermeiden, Straßenverkehr auf die Schiene verlagern und Emissionen vermindern. Ausdrücklich unterstützen wir das Schlüsselprojekt „Ökologisch mobil“ im grünen Grundsatzprogramm. Auf kommunaler Ebene haben wir nur relativ geringe Einflussmöglichkeiten auf die Verkehrsströme.

Im Landkreis Uelzen sehen wir einige positive Ansätze einer Verkehrspolitik, die unseren Vorstellungen entspricht.

Von der Übernahme des Schienenregionalverkehrs auf der Strecke Uelzen-Hamburg-Bremen durch die Eisenbahngesellschaft Metro-Rail versprechen wir uns eine Angebotsverbesserung und eine größere Anzahl von BahnfahrerInnen. Ähnliche Konzepte fordern wir auch für die übrigen Bahnstrecken im Kreis Uelzen. Besonders dringen wir auf den Ausbau der Bahnlinien Uelzen-Braunschweig und Uelzen-Bremen.

Der Gleisanschluss des Uelzener Hafens stand bis vor kurzem vor der Stilllegung durch die Bahn AG. Nach dem Einstieg der Ostthannoverschen Eisenbahn (OHE) in die Uelzener Hafenbetriebs- und Umschlags-GmbH hat sich die auf dem Wasser und auf der Schiene umgeschlagene Gütermenge erheblich ausgeweitet.

Wir setzen uns seit vielen Jahren in den kommunalpolitischen Gremien für eine Weichenstellung im Verkehr ein. Bis auf einige Erfolge, z.B. bei Verkehrsberuhigungen und der Einführung der kommunalen Geschwindigkeitsmessung, sind wir immer wieder an der Mehrheit von CDU und FDP gescheitert. Aber auch die SPD hat viele unserer Anträge nicht unterstützt, dies gilt besonders für die Umschichtung von Straßenbaumittel für den Radwegebau.

Markantestes Beispiel einer rückwärtsgewandten Verkehrspolitik ist das sture Festhalten von CDU, SPD und FDP am Ausbau des Flugplatzes Barnsen. Mit der fadenscheinigen wirtschaftspolitischen Argumenten soll die Landebahn verlängert werden, um größeren, u.a. auch strahlengetriebenen Flugzeuge die Landung zu ermöglichen.

„Der Traum von einer Uelzener Autobahn“ – ein Heilsversprechen mit Wahlkampfeffekt?

Eine mächtige Phalanx bestehend aus großen Industrieunternehmen, der IHK, Stadt- und Kreisverwaltung, CDU, SPD und FDP treten seit Jahren vehement für einen Anschluss des Kreises Uelzen an eine neue Autobahn ein. Im Landkreis wird diese Fernstraße inzwischen als wichtigstes Instrument für die wirtschaftliche Entwicklung gesehen.

Rechtzeitig vor der Bundestagswahl haben im Juni 2002 Ministerpräsident Gabriel und Bundesverkehrsminister Bodewich in Hannover den Bau einer neuen Fernstraße quer durch den Landkreis Uelzen „angekündigt“. Die Autobahnbefürworter, darunter auch die Volkswagen-AG, favorisieren mehrheitlich die sogenannte „Hosenträger-Variante“ (linker Kartenabschnitt). Allerdings wollen CDU/CSU und FDP im Falle eines Wahlsieges die „X-Trasse“ (rechter Kartenteil) durchsetzen. Ihre Begründung: Nur diese Trasse überwinde die alte Ost-West-Teilung.

Bündnis 90/Die Grünen sind im Landkreis Uelzen die einzige autobahnkritische Partei.

Unsere Argumente:

1. Nicht die IHK, Struck oder Gabriel entscheiden darüber, ob und wo eine neue Autobahn gebaut werden soll, sondern der Deutsche Bundestag. Sämtliche Fernstraßenvorhaben werden entsprechend ihrer Priorität im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) festgeschrieben. Der BVWP wurde zuletzt 1992 (!) aktualisiert. Seitdem haben die Länder so viele Wünsche angemeldet, dass er mit etwa 50 Milliarden Euro hoffnungslos überzogen ist. Zum Vergleich: Für den gesamten Verteidigungsetat stehen 24 Mrd. Euro zur Verfügung – pro Jahr. Die Fortschreibung des BVWP wurde immer wieder hinausgeschoben. Jetzt soll er endgültig 2003 überarbeitet werden. Erst dann entscheidet sich, ob eine nördliche Autobahntrasse gegen die süddeutschen Bundesländer mit ihrer erheblich höheren Verkehrsdichte durchzusetzen ist.

Für uns Grüne gibt es auch im neuen Bundestag nur eine Priorität: Der Vorrang der Schieneninvestitionen vor Straßenbauinvestitionen. Seit 1998 wurden die Schienen-Investitionen um über 50 % erhöht und entsprechen mit 4,7 Mrd. Euro in etwa den Straßen-Investitionen. Das gab es in der Bundesrepublik bisher noch nie.

2. Trotz aller Bekundungen bleiben die Autobahnbefürworter bisher einen überzeugenden Beweis für den wirtschaftlichen Nutzen einer Autobahn schuldig. Im Gegenteil: Mehrere Studien, u.a. von vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, kommen zu dem Ergebnis, der Fernstraßenbau in peripheren ländlichen Regionen könne keine Wirtschaftsentwicklungsprozesse in Gang setzen.

1998 warnt das Bundesamt sogar vor Absaugeffekten: „Wenn die Landbevölkerung ihre Einkäufe nicht mehr in den örtlichen Geschäften erledige, sondern über die neue Schnellstraße in die Großstadt brause, drohten weitere Kaufkraftverluste in der Region.“ Ein großangelegtes Forschungsprojekt der Universität Göttingen kommt 2002 zu dem gleichen Ergebnis.

Kein geringerer übrigens als Siegmund Gabriel hat diesen Absaugeffekt erkannt. Am Tag des niedersächsischen Mittelstandes 2001 erklärte er, auch seine Heimatstadt habe jahrelang für einen Autobahnanschluss gekämpft. Jetzt, da es diesen gebe, würde er von vielen genutzt, um in die nächstgelegene Großstadt zum Einkaufen zu fahren.

Auch die CDU selbst scheint von dem regional-wirtschaftlichen Nutzen nicht überzeugt zu sein. In ihrer Parteizeitung „Uelzen aktuell“ vom 10.7.2002 machte Dirk Fischer deutlich, dass Autobahnen „keine Instrumente der Regionalerschließung, sondern europäische Hauptverkehrsadern“ seien. Fischer ist der verkehrspolitische Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion.

3. Die Gründe für die Entscheidung bei der Standortwahl von Unternehmen sind von verschiedenen Standort-Faktoren abhängig. Die Verkehrsinfrastruktur ist nur ein Faktor unter vielen, z.B. Gewerbeflächenangebot, räumliche Erweiterungsmöglichkeiten, Arbeitskräftepotential, Steuerbelastung, öffentliche Förderung usw.

4. Wir sehen durchaus Engpässe im Straßenverkehr in unserer Region. Statt einer neuen Autobahntrasse wäre es aber sinnvoller, Bundesstraßen dreispurig auszubauen. Wo es erforderlich ist, setzen wir uns für Ortsumgehungen ein, z.B. in Kirchweye. Im übrigen wird die bevorstehende Freigabe der Ortsumgehung Uelzen zu einer erheblichen Entlastung der Uelzener Innenstadt führen und die Fahrtzeiten von Lüneburg nach Celle verkürzen.

(September 2002)