

***Pressemitteilung der BUND Kreisgruppe Ahrweiler***

**06.10.2012**

**BUND: Eifel – raus aus der Sackgasse A 1**

Langsam dämmert es: Wer sich die Landkarte von Deutschland und Europa ansieht und von einer Transitautobahn A 1 von Skandinavien nach Gibraltar schwadroniert, der hat in der Schule (zu) wenig über Topographie und Ökonomie gelernt, von Ökologie ganz zu schweigen. Ganz neue und weniger kostenaufwändige Autobahnlinien wurden seit Jahrzehnten gebaut und werden intensiv genutzt.

Der Glaube, dass die gesamte Eifel mit Sehnsucht geschlossen hinter dem Lückenschluss steht, geriet bei einer Informationsveranstaltung kürzlich in Darscheid (Vulkaneifel) ins Wanken. Mehr als 100 Bürger waren zur Diskussion mit Vertretern des Bundes für Umwelt und Naturschutz (BUND) und der Grünen gekommen.

Niemanden kann erstaunen, dass sich uneigennützig NaturSchützer grundsätzlich gegen den immer noch so genannten „Lückenschluss“ nach Hitlers Planungen zwischen Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz wehren. Die Trasse aus den 1930er Jahren führt quer durch für Nazi-Deutschland so unwichtige und doch bis heute ökologisch so hochbedeutsame und bis heute unzerschnittene Gebiete.

Die Argumentation erweitert Professor Dr. Heiner Monheim, ein renommierter Verkehrs- und Raumplaner der Universität Trier mit anderen Gründen: Bewertung von Verkehrsströmen! Während die Befürworter des Autobahnbaus vor allem die Erwartung größerer Touristenströme und Gewerbeansiedlungen mit neuen Arbeitsplätze schüren, argumentiert Monheim, europaweit anerkannter Verfechter ökonomisch-ökologischer Verkehrssysteme, mit ganz anderen Fakten: „Rund 80 Prozent des über Autobahnen abgewickelten Verkehrs ist lediglich lokal beschränkt unterwegs. Doch dafür sind die auf weite Distanzen ausgelegten Hochgeschwindigkeitsstraßen aus den 1930er Jahren nie gedacht gewesen. Eine A 1 löst auch in der Eifel nicht die regionalen Mobilitätsprobleme, die es hier tatsächlich gibt.“ Kostet die eventuelle Reaktivierung der gesamten Eifelschienenquerbahn etwa zwölf Millionen Euro,

gehen vorsichtige Berechnungen von mindestens 330 Millionen Euro für den immer wieder zitierten Lückenschluss aus. „Angesichts der Staatsverschuldung ist das für 25 Kilometer, die längst Alternativen über die A 61 oder die B 51 haben, pure Verschwendung“, sagt der Wissenschaftler.

Diejenigen, die die Natur stärker im Auge behalten als diejenigen, die nur den scheinbaren ökonomischen Vorteil sehen und sich erdreisten, mit Augenschere auch scheinbar ökologische Gründe – weniger Umweltbelastung – anzuführen, favorisieren für den Transitverkehr durch die Eifel einen moderaten Ausbau der B 51. Dadurch könnte ein Gebiet, wenn nicht gar zwei, von jeweils über 100 km<sup>2</sup> großen Flächen in der Bundesrepublik von 100 verbliebenen Gebieten, die weitgehend unzerschnittene Landschaft darstellen, erhalten werden.

„Wenn nicht statt großklotziger Autobahntrassen intelligente, kleinteilige und dabei kostengünstigere Lösungen für den Öffentlichen Personennahverkehr Vorrang haben, ist weniger und nicht mehr Mobilität die logische Folge“, warnte Monheim.

Zudem wurde bei der 33. Bundestagung der Deutschen Landeskulturgesellschaft Ende September in Wetzlar von mehreren Referenten verdeutlicht, dass der Glaube an Großprojekte die Überlebenschance sinnvoller kleiner und mittelgroßer Projekte zerstört. Das Beispiel Nürburgring steht für jedermann sichtbar für sich!

Nürburgring und A 1? Alle verzweifelt bemühten Berechnungen für die Schätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens auf der geplanten A 1 setzen auf den Nürburgring als garantierten Autolieferanten! Nürburgring? Da war doch was?!