

BN kann sich Tunnel vorstellen

VERKEHR Das Großprojekt Ortsumgehung führte den Bundes- und Landesvorsitzenden des Bund Naturschutz, Hubert Weiger, nach Ebermannstadt. Er tauschte sich mit Bürgermeisterin Christiane Meyer (NLE) und Bürgern aus.

VON UNSERER MITARBEITERIN PAULINE LINDNER

Ebermannstadt – Quer durch den breiten Rücken des Feuersteins soll der erste Tunnel der Umgehung führen, die Ebermannstadt vom Transitverkehr entlasten soll. Nach den Plänen des Staatlichen Bauamts in Bamberg quert die neue Trasse der B 470 auf einer Brücke das Eschlipper Tal, um unterirdisch durch den Schottenberg bei Gasseldorf wieder die Erdoberfläche zu erreichen. An die 100 Millionen Euro soll das Großprojekt kosten.

Die plötzliche Präsentation einer nördlichen Umgehung vor einigen Wochen hat, so Ebermannstadts Bürgermeisterin Christiane Meyer (NLE), Stadtrat und Verwaltung „verblüfft“. Bis dahin war man davon ausgegangen, dass eine Umgehung Ebermannstadts am südlichen Ortsrand – möglicherweise auch mit einem Tunnel – erfolgen soll.

Druck auf Stadtrat

Jetzt fühlt Meyer hohen Entscheidungsdruck, denn bis 2015 müssen alle Projekte für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans gemeldet sein. Die von der Bundesregierung

geforderte Transparenz der Verfahren zu Verkehrsprojekten spürt sie wenig. Als vordringliche Aufgabe der Stadt sieht sie einen breiten Konsens zu schaffen, wie in Ebermannstadt die Verkehrsbelastung minimiert werden kann.

Für ihre Meinungsbildung, so sagte sie gegenüber dem Bundes- und Landesvorsitzenden des Bund Naturschutz (BN), Hubert Weiger, bei einer Gesprächsrunde gestern Mittag, sei es am wichtigsten, in der kurzen Zeit viele Informationen zu erhalten.

Vielfältige Informationsbeschaffung, das ist auch für Weiger der wichtigste Punkt im Vorfeld der Anmeldung. Er betonte, dass sein Verband keineswegs Tunnellösungen ablehne. Beispielsweise den vor Garmisch. Dort musste allerdings, so berichtete er, der Bau aus geologischen Gründen eingestellt werden. Auf diese Gefahr habe der BN hingewiesen, sei aber nicht gehört worden.

Auch für Ebermannstadt hält er Tunnel für eine realistische Alternative. Unter einem Vorbehalt: Wie sich der Eingriff in den Grundwasserkörper auswirke. Das war es, was letztlich zum

Baustopp in Garmisch geführt habe. „Der Entlastungseffekt bleibt aber relativ begrenzt, wenn der Ort nicht konsequent verkehrsfrei gehalten wird“, führte er den Blick zurück auf die zusätzlich nötigen innerstädtischen Lösungen. „Wohnqualität ist für uns alle entscheidend.“ Deshalb plädierte er für ganzheitliche Ansätze, bis hin zu ei-

„Wir sind in eine Zeit gekommen, in der wir Verkehrsprobleme nicht durch die Verlagerung von A nach B lösen können.“



Hubert Weiger
Bund Naturschutz

ner intelligenten Verknüpfung aller Verkehrsmittel.

An Fakten und Details scheint es bei dem Tunnelprojekt zu mangeln. Anwesende Bürger rügten, dass es keine Aufschlüsselung der Verkehrsströme gebe, wie viele der rund 17 000 Fahrzeuge am Tag die Stadt nur durchquerten und wie viele Fahrer unterwegs seien, weil sie in der Stadt etwas zu erledigen haben. Ebenso gebe es keine gesicherten Erkenntnisse zur Geologie des Geländes. An den Hängen gebe es immer wieder Berg-rutsch. Das mache sie skeptisch.

Autobahn-Entlastung

Lag bei diesem öffentlichen Gespräch der Fokus seitens der Bürger auf den örtlichen Gegebenheiten, lenkte Weiger den Blick auf großräumigeres Denken. Er erwartet einerseits eine Entwicklung der B 470 als autobahnartige Entlastungstrecke vor allem der A 6 Amberg-Heilbronn. Andererseits sieht er in den Tunneln keine Lösung für die innerstädtischen Verkehrsprobleme Ebermannstadts, zum Beispiel den Einmündungsverkehr aus dem Ramstertal am östlichen Ortsausgang. Entschieden warnte Weiger vor einer un-

realistischen Erwartungshaltung. Das zentrale Problem der Bundesverkehrsplanung heißt: zu wenig Geld. Schon jetzt gebe es fünffach höhere Anforderungen als Geld in den Kassen des Verkehrsministeriums sei.

Neuplanung würden zeitlich gestreckt, Unterhaltsmaßnahmen verschoben. Dabei habe die Belastung der Straßenkörper durch immer mehr und immer schwere Lastwagen zugenommen. 800 bis 1000 Brücken müssen saniert werden, weil sie dieser Belastung nicht standhalten. „Es werden mit dem Bundesverkehrswegeplan Erwartungen geweckt, die nicht einzuhalten sind“, so der BN-Chef. Allein Bayern habe schon 400 Projekte angemeldet, „realistisch realisierbar sind 50“.

„Wir brauchen weniger Verkehr; wir müssen ihn nicht wie Schicksal über uns ergehen lassen“, gab er den Ebermannstadtern mit. Einen Ansatz zur Verkehrsvermeidung – und Kassenfüllung – sieht er in einer flächendeckenden Lkw-Maut. Sie würde den dank GPS leicht praktikierbaren Umleitungsverkehr sinnlos machen. Auch Ton-nagebegrenzungen lenkten die Verkehrsströme.