

Im Gespräch mit Klaus Gaber, Bündnis 90/ Grüne

In diesem Heft wollen wir beginnen, bekannten Politikern aus Sachsen einige Fragen zu aktuellen Themen zu stellen. Auf Grund der sehr intensiv diskutierten Autobahn Sachsen-Prag haben wir uns entschlossen, mit Klaus Gaber zu beginnen. Im sächsischen Landtag beschäftigt er sich als Fraktionsvorsitzender von Bündnis 90/ Grüne schon seit längerer Zeit mit der Problematik.

Das Kabinett hat sich für die stadtnahe Variante der Autobahn A 13 entschieden. Was halten Sie von dieser Entscheidung?

Die Entscheidung für die stadtnahe, ja sogar stadtschneidende Variante hat mich nicht überrascht. Wir haben bereits vor Jahren darauf hingewiesen, daß im Grunde eine politische Entscheidung zugunsten dieser Trasse schon erfolgt ist. Denn schon bei der Aufnahme der Autobahn in den Bundesverkehrswegeplan wurde von Belegungszahlen der stadtnahen Variante ausgegangen. Und es gab immer wieder Signale aus Bonn, daß dort nur diese Variante gewollt wird.

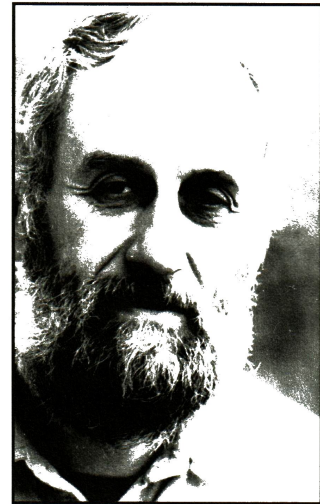
Insofern sind die hohen aufgewandten Mittel für die Untersuchung alternativer Varianten von Freiberg bis Zittau verschwendetes Geld und eine Täuschung der Öffentlichkeit.

Die stadtschneidende Variante, und generell die Autobahn Sachsen-Böhmen kann die anstehenden Verkehrsprobleme des betroffenen Raumes nicht lösen, da sie in einer ungünstigen Weise einmal selbst im Stadt- und stadtnahen Bereich neuen Verkehr erzeugt und zum anderen verschiedene, relativ unverträgliche Verkehrsströme zusammenlenkt, nämlich den Transitverkehr und den Stadt- und Regionalverkehr.

Man kann sagen, daß diese Trasse in erster Linie eine Stadtautobahn ist, mit ungefähr 70% Quell- und Zielverkehr, der durch die Stadt Dresden verursacht wird, während der Transitverkehr mit etwa 20 000 Fahrzeugen über eine zweispurige Bundesfernstraße abgeleitet werden könnte. Das Problem, den Transitverkehr durch eine umweltverträgliche Lösung aus Dresden herauszubringen, ist damit offenkundig nicht gelöst.

Was halten Sie von der Idee der SPD, eine Bundesfernstraße im Freiburger Raum zur Entlastung vom Transitverkehr zu schaffen?

Ich halte eine zusätzliche Bundesfernstraße für den Transitverkehr nicht für erforderlich. Wir haben bzw. bekommen im grenzüberschreitenden Bereich von Zittau bis Chemnitz drei leistungsfähige Bundesfernstraßen, so daß diese Verbindungen für eine dezentrale Verbindung zwischen Sachsen und Böhmen durchaus ausreichen könnten.



Klaus Gaber, Jahrgang 43, ist Diplomingenieur für Elektrotechnik und arbeitete von 1968 bis 1990 im Forschungsinstitut Manfred von Ardenne. Seit 1977 war er in ökologischen Gruppen innerhalb der Kirche aktiv und war 1980 einer der Mitbegründer des Ökologischen Arbeitskreises der Dresdner Kirchenbezirke. Seit 1990 ist er Mitglied des Sächsischen Landtags für Bündnis 90/ Grüne und seit 1992 Fraktionsvorsitzender.

Zusätzlich könnten über verkehrslogistische Lösungen auch eine wesentlich schnellere Abfertigung und ein flüssigerer Verlauf über diese Straßen erreicht werden, indem man Richtungsverkehr einführt, oder über Verkehrsleiteinrichtungen den Verkehr auf die Straßen leitet, die am wenigsten belastet sind.

Ich halte das vorhandene Straßennetz, bei speziellen Ausbaumaßnahmen, für ausreichend. Deshalb würde ich keine zusätzliche Bundesfernstraße bauen, die ja auch eine starke Belastung, einen starken Einschnitt in die Umwelt in diesem Raum bedeuten.

Wie sehen Sie die Chancen für eine wirtschaftliche Belebung durch die Autobahn?

Das oft strapazierte Argument vom wirtschaftlichen Aufschwung für Dresden durch die Autobahn ist nicht nachgewiesen.

Die versprochenen wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Dresdener und den Raum des oberen Elbtals sehe nicht nur ich, sondern auch sachkundige und kompetente Leute sehr kritisch.

Ein gerade fertiggestelltes Gutachten von Professor Kutter vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) weist warnend darauf hin, daß eine Autobahn im Dresdener Raum im wesentlichen zu einem Abfluß von Kapital und Arbeitsplätzen nach Böhmen führen wird.

Die Argumentation des Wirtschaftsministeriums, die A 13 bringe wirtschaftliche Impulse, ist in sich unlogisch. Denn wenn die Autobahn zur Infrastrukturmaßnahme erklärt wird, müßte sie in wirtschaftlich schwächere Gebiete verlagert werden, also in den Zittauer oder Freiburger Raum.

Auf welche Alternativen im Verkehr im Großraum Dresden und in Sachsen legt Bündnis 90/Die Grünen das Hauptaugenmerk?

Der Ansatz für die Begründung der Autobahn, der auch Grundlage für die Verkehrsprognosen und die Verkehrsplanung ist, ist unserer Meinung nach grundsätzlich falsch.

Er geht davon aus, daß ein relativ ungebremses Wachstum des Verkehrs bis über das Jahr 2000 hinaus zu erwarten ist. Nach dem sogenannten Szenario „H“ des Bundesverkehrswegeplanes ist eine Verdopplung des jetzigen Verkehrsaufkommens in unserem Raum zu erwarten.

Das ist der Kardinalfehler in dieser Überlegung und ein Zeichen dafür, daß man sich von einer aktiv gestaltenden Verkehrspolitik abwendet. Eine aktiv gestaltende Verkehrspolitik müßte mit allen Mitteln eine solche Entwicklung zu verhindern suchen.

Aber man starrt fatalistisch auf eine Entwicklung, die dadurch wiederum eintritt, daß man mit dem Bau von Straßen deren Voraussetzung schafft, also die sich selbst erfüllende Prophezeiung, die immer wieder dazu geführt hat, daß Straßen nicht ausreichen werden, daß Verkehr weiter wächst und daß damit die Belastung von Mensch und Umwelt weiter ansteigen wird.

Dort müssen wir ansetzen. Wir erwarten konkrete Zielstellungen, konkrete Maßnahmen, die auf Verkehrsvermeidung zielen.

Das sind im wesentlichen: Eine Regionalisierung der Wirtschaft, geschlossene Wirtschaftskreisläufe, Zusammenhalt von Arbeitsplatz und Wohnort, Erhaltung der Strukturen im ländlichen Raum. Damit wird die sächsische Wirtschaft gefördert, es werden Arbeitsplätze geschaffen, ländliche Siedlungsräume bleiben erhalten und es wird insgesamt Verkehr vermieden.

Unser grundsätzlicher Ansatz ist anders als der der Staatsregierung, die das Problem nur einseitig sieht.

Für den verbleibenden Transitverkehr schlagen wir die Verlagerung auf die Schiene vor. Wir haben die Idee von der „Rollende Landstraße“ ins Gespräch gebracht, die jetzt auch

von Herrn Schommer aufgenommen worden ist. Allerdings glauben wir, daß sich unsere Intentionen von denen des Herrn Schommers mittelfristig unterscheiden werden. Herr Schommer sieht die „Rollende Landstraße“ als Lückenfüllprogramm bis zur Fertigstellung der Autobahn, um sie dann wieder einzustellen und den Schwerlastverkehr wieder auf die Autobahn zu lenken.

Wir verstehen die „Rollende Landstraße“ als Übergang zu einer vernünftigen Verkehrstechnologie, bei der nicht mehr die Motorwagen und die Fahrer auf der Schiene transportiert werden, sondern nur noch die Auflieger und die Container. So kommt man zu einer effizienten Schnittstelle zwischen Straßenverkehr und Schienenverkehr. Diese Lösung kann die grenznahe Region sehr stark entlasten.

Welche Möglichkeiten sehen Sie für eine bessere Gestaltung des öffentlichen Verkehrs in der Sächsischen Schweiz?

Die Bahnreform und die Bildung regionaler Verkehrsverbünde müssen den Erfordernissen der Sächsischen Schweiz gerecht werden. Die Forderungen sind in einem regionalen Verkehrskonzept zu formulieren. Ziel sollte sein, diesen sensiblen Raum weitgehend vom Individualverkehr freizuhalten. Das kann durch restriktive Maßnahmen, vor allem aber durch attraktive Angebote geschehen.

Die Bahn als wirtschaftlich geführtes Unternehmen wird bestrebt sein, rentabel zu fahren. Beim öffentlichen Personennahverkehr kommen andere Komponenten, wie z.B. die Versorgungspflicht, hinzu, die dazu führen, daß der ÖPNV nie rentabel fahren wird.

Wir fordern ein ÖPNV-Gesetz, das auf Landesebene den Rahmen für den ÖPNV setzt.

In diesem Gesetz sollen solche Festlegungen, wie Bedienungshäufigkeit und Entfernung der Haltestellen berücksichtigt, also die Rechte des Bürgers am ÖPNV fixiert werden, so daß die Ausgestaltung des ÖPNV nicht von den finanziellen Möglichkeiten der entsprechenden Gebietsförderschenschaft abhängig gemacht wird.

Mit einem solchen Gesetz haben die Gebietskörperschaften ein Recht an den Freistaat Sachsen auf finanzielle Zuwendungen und Subventionen für den ÖPNV. Das führt natürlich zu einer verstärkten Entwicklung des ÖPNV. In unserem Wahlprogramm haben wir diese Mittel auf ca. 1 Milliarde DM pro Jahr angesetzt, zur Zeit liegen sie ungefähr bei 400 Millionen DM pro Jahr.

Herr Gaber, vielen Dank für dieses Gespräch.

(Mit Klaus Gaber sprach Peter Rölke.)