

Mehr Lärm, mehr Abgase und weniger Verkehrssicherheit durch EG-Binnenmarkt

Grüne setzen auf Öko-Steuern – MdL Magerl in Schweitenkirchen

Schweitenkirchen. Erst drückte er den roten, dann den grünen Knopf. „Aus Energiespargründen“ verzichtete der Landtagsabgeordnete Dr. Christian Magerl am Dienstagabend bei seinem Referat im Schweitenkirchener Wittmann-Saal auf den Verstärker. Eine passende Geste, denn: Wenn die Prognosen des Grünen-Abgeordneten zutreffen, wird es für die Schweitenkirchener und die übrige Landkreisbevölkerung in absehbarer Zeit noch laut genug. Mehr Lärm, mehr Abgase und geringere Sicherheit auf den Straßen – mit diesen Negativfolgen des Europäischen Binnenmarktes müssen die Landkreislbürger nach Ansicht Magerls rechnen.

Der Freisinger Abgeordnete, zu dessen Vortrag Grünen-Kreisvorsitzender Wolf Reiff rund 40 Interessenten begrüßen konnte, beschränkte sich in seinem Referat auf die verkehrspolitischen Konsequenzen des Europäischen Binnenmarktes und

malte dabei ein düsteres Bild: Ob es nun um die zu erwartenden rasanten Entwicklungen bei der Luftfahrt, beim Schienen- oder beim Lkw-Verkehr gehe, der Landkreis Pfaffenhofen stehe auf alle Fälle „im Brennpunkt“. Mit der Autobahn A 9 führe eine der großen europäischen Transitstrecken durch den Kreis, die künftig noch wesentlich stärker belastet werde, beim neuen Großflughafen liege der Landkreis „fast an der Quelle“ und beim Schienenverkehr werde der Kreis möglicherweise vom Ausbau der ICE-Strecke, unter Umständen aber auch von einer neuen Trasse zur nördlichen Anbindung des Flughafens München II betroffen.

Zum Straßenverkehr wies Magerl darauf hin, daß mit der Einführung des Binnenmarktes sämtliche Beschränkungen für den Lkw-Verkehr wegfallen. Konkret: „Jeder, der einen Führerschein und genügend Kapital hat, kann sich einen 40-Tonner anschaffen und frei Güter transportieren.“ Dieses neue System bringe einen

„grenzen- und gnadenlosen Konkurrenzkampf“ auf dem Transportsektor mit sich, der durchaus beabsichtigt sei: Man wolle einen Preisverfall bei den Transportkosten erreichen, der sich bei etwa 25 Prozent bewegen werde. Diese Vorgehensweise bringe zwar durch die Verbilligung einiger Güter auch Vorteile für den Verbraucher, Sorge aber andererseits für einen massiven Anstieg des Lkw-Verkehrs. Magerl: „Es gibt Berechnungen, nach denen der Güterverkehr in Europa bis zum Jahr 2000 um 70 bis 80 Prozent zunehmen und sich bis zum Jahr 2015 verdreifachen wird.“ Das Transitland Bayern und damit der Landkreis Pfaffenhofen, durch den die A 9 führt, würden dies besonders extrem zu spüren bekommen. Experten gingen in ihren Prognosen bis zum Jahr 2000 von täglich 1500 Lastwagen mehr in diesem Raum aus. „Das ist in jeder Minute ein Lkw mehr“, erklärte Magerl. Für die Bürger, die an diesen Transitstrecken wohnen, bringe

(Fortsetzung auf Seite 16)

(Fortsetzung von Seite 15)

diese Zunahme vorwiegend in den Nachtstunden eine erheblich stärkere Lärmbelastung mit sich. Gleiches gelte für die Schadstoff-Entwicklung: „Nach vorliegenden Untersuchungen wird die Zunahme beim Lkw-Verkehr bis zum Jahr 2000 das zunichtemachen, was wir durch die Einführung des Katalysators erreichten.“ Eine weitere nachteilige Folge: Die Verluste der Transportunternehmer durch zurückgehende Frachtpreise müßten irgendwo eingespart werden und dies gehe möglicherweise zu Lasten der Sicherheit, da dann vermehrt Lenkzeiten überschritten und Wartungsarbeiten vernachlässigt würden. Angesichts dieser Entwicklung werde auch der Druck auf die Politiker steigen, höhere Tonnagen und höhere Geschwindigkeiten für Lkw zuzulassen.

Nach den Worten Magerls setzen die Grünen hier auf eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Allerdings werde derzeit damit gerechnet, daß die Bundesbahn bei der Einführung des Binnenmarktes Verluste zwischen einer und zwei Milliarden Mark hinnehmen müsse. Sie seien zu drei Vierteln auf den auch hier einsetzenden Preiskampf und zu einem Viertel auf den zu erwartenden Anstieg des Lkw-Verkehrs zurückzuführen. Verhindern könne man diese nachteilige Entwicklung nach Ansicht der Grünen nur durch die Einführung eines Systems von Öko-Steuern, bei dem die verschiedenen Verkehrsarten nach ihrer Umwelt- und Sozialverträglichkeit besteuert würden. Welche Konsequenzen dies hätte, machte Magerl mit einem Beispiel deutlich: Wenn man alle vom Lkw-Verkehr verursachten Kosten – von Wald- bis zu Unfallschäden – zusammenrechne und auf die Dieselbesteuerung umlege, komme man jetzt schon auf einen Mittelpreis von 3,80 DM pro Liter.

In seinen Ausführungen zum Flugverkehr wies Magerl erneut darauf hin, daß zwei Hauptabflug-Routen von München II auch im Landkreis Pfaffenhofen für eine erhebliche Lärmbelastung sorgen würden. Besonders betroffen seien Pfaffenhofen selbst und Schweitenkirchen. Hier werde die Überflughöhe (je nach Steigfähigkeit) zwischen 1000 und 2800 Metern liegen, man müsse also mit einem Schallpegel zwischen 80 und 90 dB(A) rechnen. Magerl: „Tagsüber ist das lästig, nachts führt das zu Schlafstörungen.“

Allgemein werde der „Druck auf die Nachtstunden“ steigen, da der Luftraum in unserem Bereich bereits jetzt überbelastet sei und von einem weiteren enormen Anstieg der Flugbewegungen ausgegangen werden müsse: Nach Berechnungen der Lufthansa werde bis zum Jahr 2000 im kontinentalen Bereich mit einem Zuwachs um 320 Prozent, auf dem interkontinentalen Sektor um 760 Prozent und auf dem Frachtbereich um 1000 Prozent gerechnet. Magerl: „Wir müssen deshalb bei München II mit aller Kraft für ein Nachtflugverbot eintreten. Wenn das prognostizierte Wachstum so kommt, wird das sonst höllisch.“ Magerl prophezeite nicht nur höheren Fluglärm, sondern wies auch darauf hin, daß nach den Plänen der EG auch auf dem Luftfahrt-Sektor der Konkurrenzdruck steigen werde und damit – ähnlich wie in Amerika – mit einer Vernachlässigung des Sicherheitsaspekts gerechnet werden müsse. Um ein Ausufer des Luftverkehrs zu verhindern, fordern – so der Abgeordnete – die Grünen auch hier Öko-Steuern, noch dazu, nachdem sich jetzt gezeigt habe, daß der Schadstoffausstoß aus Flugzeugen einen erheblichen Anteil am Abbau der Ozonschicht habe.

Den letzten Teil seiner Ausführungen widmete Magerl dem Schienenverkehr. Dabei bezeichnete er es als „prinzipiell richtig“, daß die Bahn, um konkurrenzfähig zu bleiben, auf neue Entwicklungen wie etwa den ICE setze. Nur müsse auch dabei – etwa beim Bau neuer Trassen – die Frage der Umweltverträglichkeit abgewogen werden. Der Abgeordnete ging hier auf Langzeit-Pläne der Bahn ein, nach denen der Flughafen München II von Norden her mit einer neuen Trasse quer durch die Hallertau (etwa ab Rohrbach) an das Fernstreckennetz angebunden werden könnte. Magerl: „Das hätte die Konsequenz, daß wir das Land hergeben müssen, damit die Leute noch schneller zum Flughafen kommen, und dann über uns hinwegdonnern.“ Er habe den Eindruck, daß hier der ersten Fehlplanung (dem Flughafenstandort auf „der grünen Wiese“) weitere Fehler nachgeschoben würden. Da das Hauptaufkommen der Fluggäste aus dem S-Bahnbereich München komme, sei es unsinnig, für „die paar Hanseln“, die von Norden her München II erreichen wollen, eine neue Trasse zu bauen. rs

PFÄFFENHOFENER KURIER

Heimatzeitung für den Landkreis Pfaffenhofen a. d. Ilm

Seite 15 / Nummer 135
Donnerstag, 15. Juni 1989