

Wenn Asphalt dem Acker weicht: Straßenbau und Rekultivierung

Udo Zindel

Auf das Thema Straßenbau sind die Bewohner von Kofeld ausgesprochen schlecht zu sprechen. Selbst hier, in einer rein ländlichen Gegend, zehn Kilometer südöstlich von Ravensburg, ist der Autoverkehr zur unerträglichen Belastung geworden. Kofeld könnte ein beschauliches Dörfchen sein, wenn da nicht der Lärm wäre, der von der nahegelegenen B 32 herüberdröhnt. Obendrein rasen morgens und abends Hunderte von Pendlern mitten durch den Ort in Richtung Bundesstraße. Fußgänger werden vom dichten Verkehr auf die Bankette gezwungen; Bürgersteige gibt es hier nicht, für Kinder kann der Weg durch den Ort lebensgefährlich sein.

*Ravensburger Rekultivierungsprogramm:
Rechnung ohne die betroffenen Bürger gemacht*

Trotzdem ist es nicht der Bau von Straßen, der die Gemüter der Kofelder erregt. Sie wehren sich gegen

die Rekultivierung, gegen den Abriß einer Straße, und sie tun das mit der gleichen Vehemenz, mit der anderswo gegen neue Straßen protestiert wird. Der Zankapfel in diesem absurd anmutenden Streit ist die Kreisstraße 7986. Dieses Stückchen Asphalt von gerade einem Kilometer Länge wurde von der Landkreisverwaltung auserkoren für ein Pilotprojekt, das im ganzen Lande Schule machen sollte: das Ravensburger Rekultivierungsprogramm. Im Kreistag hatte man einen Beschluß gefaßt, der in der Autofahrernation Deutschland geradezu revolutionär anmutet. Elf Kreisstraßen, darunter die K 7986, wurden für überflüssig erachtet, und man wollte sie der Natur zuliebe aus der Welt schaffen. Doch diese Rechnung hatte die umweltbewußte Kreisverwaltung ohne die Kofelder Bürger gemacht.

Die Kofelder bedeuten jedem Außenstehenden unmißverständlich, daß ein Teil des Fernverkehrs die alte Kreisstraße als Abkürzung zur Bundesstraße



Die Ravensburger Kreisstraße K 7986 bei Kofeld ist ein Streitpunkt. Die Familie Marschall – linkes Anwesen –, deren landwirtschaftlicher Betrieb durchschnitten wird, ist der alleinige Befürworter der Rekultivierung. Rechter Hand die Käserei Bauhofer.

benutzt. Würde das Sträßchen abgerissen, dann rollten alle Fahrzeuge, inklusive der Schwerlaster, mitten durch Kofeld, so glauben sie. Die Landwirtin Elfriede Büchele hält die Idee, die Straße abzureißen, für einen Schwabenstreich: *Andere Gmoinde machet sich Gedanken, wie man den Verkehr aus'm Dorf bringt, daß mr Umgehungen machen kann, und bei uns macht mr jetzt genau 's Gegenteil und guckt, daß mr der ganze Verkehr in d' Ortschaft reikriagt.*

Auch Martin Bauhofer, der Besitzer einer kleinen Emmentaler-Käserei nebenan, schimpft sich den Zorn von der Seele: Sein Betrieb grenzt direkt an die Hauptstraße des Ortes. Die kleine Freifläche davor müssen sich Kinder, die dort auf den Schulbus warten, mit Bauhofers Kunden teilen, die vor dem Laden parken, um Käse zu kaufen. Dazwischen werden noch die Tankwagen geleert, die täglich 20000 Liter Milch anliefern. Der Platz ist äußerst beengt, wie soll man da noch mehr Verkehr auf der Straße verkraften? *Eine Einschränkung ist gut und recht für den Umweltschutz, meint Martin Bauhofer, aber ich sehe in diesem Falle keine Einschränkung, sondern eine Mehrbelastung.*

Um die Rekultivierung der K 7986 zu verhindern, malen die Kofelder Schreckensbilder von Unfallopfern und Schwerverletzten in ihrem Dorf. Was sie gerne verschweigen, ist, daß den Autofahrern unter ihnen das alte Sträßchen durchaus gelegen kommt. Sie benutzen es als wenig befahrene, kürzere Route in Richtung Ravensburg. Martin Bauhofers Milchlaster zum Beispiel sparen bei jeder Fahrt einen Kilometer Umweg. Es ist der ewig gleiche, kaum überbrückbare Gegensatz in der Umweltpolitik: Was für die Allgemeinheit sinnvoll und wichtig ist, mag der einzelne, mit durchaus verständlichen Argumenten, unerträglich finden. In der Kreisverwaltung vermutet man freilich, daß es nicht nur sachliche Einwände sind, die die Front gegen die Rekultivierung verhärtet haben. *Viele Menschen wehren sich grundsätzlich dagegen, Veränderungen zuzulassen und sich auf neue Umstände einzustellen,* meint ein Mitarbeiter des Landratsamtes.

Konzept des Landes: für einen Kilometer Straßenneubau einen Kilometer Straße aufheben

Schon munkelt man, daß das ambitionierte Ravensburger Rekultivierungsprogramm endgültig zu scheitern droht. Dabei hatte alles mit höchst ehrenwerten Absichten begonnen: Der Ministerrat von Baden-Württemberg beschloß bereits 1985, daß alle nicht mehr benötigten Bundes- und Landesstraßen aus der Welt geschafft werden sollten. Auch den Landkreisen und Gemeinden empfahlen die Mini-

ster, ihre Straßennetze zu durchforsten und überflüssige Strecken auszumerzen. Das baden-württembergische *Gesamtkonzept Naturschutz und Landschaftspflege* zielt in dieselbe Richtung. Darin heißt es: *Künftig muß gelten: Wer aus zwingenden Gründen in empfindliche Teile der Landschaft eingreift, muß diesen Eingriff, wenn irgend möglich, in gleicher Münze ausgleichen. Ziel muß es sein, für einen Kilometer Straßenneubau einen Kilometer alte Straße aufzuheben und der Natur zurückzugeben.*

Technisch ist der Abbruch alter Straßentrassen tatsächlich kein Problem mehr. In wenigen Monaten können Bautrupps selbst mehrspurige Bundesstraßen oder Autobahnen rekultivieren, das heißt spurlos verschwinden lassen. Sie brechen die Fahrbahn auf, baggern die darunterliegenden Schotter aus, planieren Aufschüttungen und füllen Geländeeinschnitte wieder auf. Schließlich wird die einstige



Der Käser Martin Bauhofer; die Milchlaster haben Schwierigkeiten, wegen des dichten Verkehrs bei seiner Molkerei zu parken. Vor einigen Jahren wurde seine Tochter bei einem Verkehrsunfall schwer verletzt und ist bis heute behindert.

Trasse mit Gräsern, Hecken oder Bäumen begrünt, und nach ein paar Jahren ist nichts mehr davon zu ahnen. Wo man nicht ganz so weit gehen will, bietet sich der Rückbau von Straßen an. Zu großzügig geratene Strecken aus den Jahrzehnten der Auto-Euphorie können verschmälert oder gar zu Feldwegen verkleinert werden. Das ist Recycling im besten Sinne, denn was beim Abbruch alter Straßen an Schutt anfällt, können Bauunternehmen zum größten Teil wiederverwerten, inklusive der Fahrbahndecken.

An guten Gründen für die Beseitigung überflüssiger Straßen fehlt es also nicht. Die Argumente sind – im Gegenteil – so überzeugend, daß alle politischen Parteien gerne und immer wieder ihre Sympathie für solche Pläne bekunden. Die Ausdehnung des bundesdeutschen Straßennetzes sprengt mittlerweile jede Vorstellungskraft: Seine Gesamtlänge liegt bei rund 600 000 Kilometern – eine Strecke, die von der Erde zum Mond reicht und fast wieder zurück. 4000 Quadratkilometer unseres Staates sind asphaltiert. Zählt man auch Standspuren, Mittelstreifen, Böschungen und Parkplätze dazu, dann kommt man auf rund 12000 Quadratkilometer, die dem Auto vorbehalten sind. Das entspricht einem Drittel des Landes Baden-Württemberg.

Für wildlebende Tiere und Pflanzen ist Straßenbau in diesen Dimensionen längst zur tödlichen Bedrohung geworden. Asphaltierte Fahrbahnen zerschneiden natürliche Lebensräume und werden für Eidechsen, Kröten und selbst für größere Säugetiere zu einem unüberwindlichen Hindernis. Die Mehrzahl der deutschen Naturschutzgebiete ist zu klein, so rechnen Umweltschützer vor. Sie können deshalb ihren Zweck, bedrohte Pflanzen- und Tierarten vor schädlichen Einflüssen von außen zu schützen, gar nicht erfüllen. Dennoch wird ständig mehr Landschaft verbraucht. In den achtziger Jahren beanspruchte alleine der Neubau und Ausbau von Autobahnen rund 12000 Quadratmeter Boden pro Tag. Für innerörtliche Straßen kamen noch einmal 30000 Quadratmeter dazu. Zusammengerechnet ist das immerhin die Fläche von 80 Einfamilienhäusern inklusive Gartengrundstücken, die Tag für Tag verlorengeht.

Straßen der Gemeinden und Kreise sowie Feld- und Waldwege größte «Landschaftsfresser»

Doch trotz spektakulärer Autobahnbauten wie der neutrassierten dreispurigen A 8 am Aichelberg sind es nicht die Bundesfernstraßen, die den Löwenanteil an Landschaft «fressen». Es sind Straßen der Gemeinden und Landkreise, mit denen neue

Wohn- und Gewerbegebiete erschlossen werden. Danach folgen gleich die Feld- und Waldwege, was so verwunderlich gar nicht ist, bei näherem Hinsehen. In staatlichen und privaten Forsten, bei der Flurbereinigung, bei landwirtschaftlichen Strukturverbesserungsprogrammen wurden Tausende von Hektar Wald- und Ackerflächen zu Verkehrswegen umfunktioniert. Eine schleichende Form des Landschaftsverbrauches, gegen die kaum jemand öffentlich protestiert.

Einerseits beanspruchen Straßen und Wege beachtliche Teile der Landschaft, andererseits wirken sie noch weit in die Umgebung. Streusalz spritzt beiderseits der Fahrbahnen bis zu 80 Meter weit, Kohlenmonoxid breitet sich in Bodennähe rund 150 Meter weit ins Umland aus, andere giftige Gase noch weiter. Am weitesten reicht der Lärm: Nach einer Untersuchung der Landesanstalt für Umweltschutz wird ein Drittel der Fläche Baden-Württembergs durch den Autoverkehr mit 50 Dezibel und mehr beschallt. Das geht auch an den Menschen nicht spurlos vorbei: Der medizinische Grenzwert für gesunden Schlaf liegt bei 35 Dezibel. Vor mehr als einem Jahrzehnt schon zog der Sachverständigenrat für Umweltfragen deshalb eine ernüchternde Bilanz: Im Regierungsbezirk Südwürttemberg-Hohenzollern sei wegen des Verkehrslärms höchstens ein Drittel der Landschaft noch zur Erholung geeignet.

Kein Wunder also, daß sich die Ravensburger Kreistagsabgeordneten ein großes Lob des Innenministeriums einhandelten, als sie beschlossen, elf kaum genutzte Kreissträßchen an die Natur zurückzugeben. Auch am nötigen Geld ließen sie es nicht fehlen. Eine halbe Million Mark an Steuergeldern sollte dem vierjährigen Rekultivierungsprogramm auf die Sprünge helfen. In Stuttgart hoffte man bereits auf viele Nachahmer unter den 35 Landkreisen in Baden-Württemberg. Doch zu ihrer Ernüchterung entdeckten die Ravensburger sehr bald, daß selbst bei entlegenen Sträßchen noch Anlieger und Autofahrer auftauchen, die auf genau diese Trasse nicht verzichten wollen. In kurzer Zeit garieten alle Projekte bis auf eines ins Stocken. Am höchsten schlugen die Wellen der Erregung in Kofeld. Dort fanden die Bürger schließlich noch Verbündete aus der Region in ihrem Kampf für die alte Kreisstraße: Langläufer parken im Winter zu Dutzenden an dem Straßenstückchen, denn dort beginnt eine Loipe. Die Kreisverwaltung mußte sich überzeugen lassen, daß sie den Wintersportlern zumindest einen Parkplatz anlegen müßte, wenn sie das Sträßchen aus der Welt schaffen will.

Ravensburg: von 630 Kilometer Kreisstraßen genau 437 Meter rekultiviert

Wo es um persönliche Bequemlichkeit geht, zieht der Umweltschutz den kürzeren, so scheint es. *Das Maß aller Dinge ist immer noch der eigene, dicke Hintern*, so meint ein Vertreter des Landratsamtes mit einer Spur bitteren Spottes. Doch, so fügt er an, daß sie resigniert hätten, wollen Kreistag und Verwaltung noch nicht öffentlich eingestehen. Es gehe noch darum, *weiterzubaggern*, um zumindest einen Teil der Rekultivierungsprojekte durchzuziehen. Unklar ist nur, ob sich eine Strategie finden läßt, die bessere Erfolgchancen verspricht. In Meinungsumfragen spricht sich zwar der größte Teil der Bevölkerung eindeutig für Umweltschutz aus, doch das ändert sich sehr rasch, wenn man selbst von konkreten Maßnahmen betroffen sein könnte.

Vorerst sind die Ravensburger Rekultivierungspläne auf Eis gelegt. Man habe sich eine Bedenkzeit verordnet, meint Gert Gerber, der stellvertretende Landrat. *Aber*, das betont er so deutlich, daß es schon fast trotzig klingt, *keinesfalls kann es so sein, daß wir überall dort, wo sich Widerstand regt, den Rückzug antreten. Wir beabsichtigen, allerdings mit einer etwas stärkeren Beteiligung der Öffentlichkeit und Einbeziehung der Anwohner, diese Maßnahmen durchzuführen.*

Die Zuversicht und das Engagement, mit dem die Kreistagsabgeordneten das Rekultivierungsprogramm einstimmig beschlossen hatten, ist freilich herber Ernüchterung gewichen. Gert Gerber gibt zu, daß die Rekultivierung auf absehbare Zeit bestenfalls ein Tropfen auf den heißen Stein sein wird: *In der Regel sind es kleinere Abkürzungen, kleinere Umgehungen, so daß das Volumen, auch das finanzielle Volumen, im Verhältnis zum gesamten Straßenbau sich wirklich in bescheidenen Grenzen halten wird.*

Tatsächlich wurden in den vergangenen fünfzehn Jahren in ganz Baden-Württemberg nur 450 Hektar Straßenfläche rekultiviert. In der gleichen Zeit ging sechsmal so viel Landschaft für den Aus- und Neubau von Straßen verloren. Eine erschütternde Bilanz, die noch schlechter ausfällt, wenn man sie genauer unter die Lupe nimmt: Fast alle Rekultivierungsprojekte ließen sich nämlich nur als Ausgleich für den Aus- oder Neubau von Strecken durchsetzen. Dazu zählen die Renommierprojekte im Lande: die Rekultivierung des alten Alaufstieges der A 8 am Aichelberg, die geplante restlose Beseitigung einer vier Kilometer langen Strecke der B 297 zwischen Tübingen und Kirchentellinsfurt, der Rückbau der alten B 10 im Filstal. In Baden-Württemberg gelang es nur in einem Fall – der K 7902 bei Leutkirch im Kreis Ravensburg – ein Sträßchen unabhän-



Wo der Bauer Alfons Altenried, der einen Einödhof bei Diepoldshofen umtreibt, über die Wiese läuft, verlief früher die K 7902.

gig von Neubauplänen zu beseitigen. Wo dieses Sträßchen einst verlief, weiden heute wieder Kühe. Doch gemessen an den insgesamt 630 Kilometer Kreisstraßen um Ravensburg fallen die rekultivierten 400 Meter Asphalt nicht ins Gewicht.

Konzept des Landes ein «Papiertiger» – politischer Wille zum Umdenken beim Straßenbau fehlt

Die Landesregierung hat mit dem Ministerratsbeschluß von 1985 einen Papiertiger in die Welt gesetzt. Fromme Absichtserklärungen wie diese haben vor Ort, in der politischen Alltagsarbeit der Kommunen, nichts bewirkt. Eine Zeit lang konnten die zuständigen Ministerien mit werbewirksamen Pressemitteilungen brillieren, die den Anschein erweckten, als sei man entschlossen, einen Ausweg aus der fortschreitenden Zerstörung durch den Straßenbau zu suchen. Doch der politische Wille zu einer neuen Verkehrspolitik, zu einem Umdenken im Straßenbau, fehlt wie eh und je. Die geltenden Finanzierungsgesetze für den Straßenbau von Gemeinden und Kommunen – papierene Dinosaurier aus den Boomjahren des Straßenbaues – verhindern Fortschritte in Sachen Rekultivierung, und bisher denkt niemand daran, diese Gesetze zu ändern. Sie schreiben vor, daß Landkreise und Gemeinden



Die ehemalige K 7902, das einzige bisher rekultivierte Stück – Länge 437 Meter – einer Ravensburger Kreisstraße; eines von elf Projekten bei rund 630 Kilometer Kreisstraßen!

beim Neubau und Ausbau von Straßen von Bund und Land zwar finanziell gefördert werden; wenn sie sich aber dazu durchringen, überflüssige Straßen aus der Welt zu schaffen, dann tun sie dies auf eigene Kosten. Schlimmer noch: Wenn Landes- oder Bundesbehörden ein Straßenstück loswerden wollen, dann stufen sie es ab zur Kreisstraße. Findet eine fortschrittliche Kreisverwaltung ein solches Geschenk schließlich überflüssig und will sie es verschwinden lassen, dann muß der Kreis die Kosten für den Abbruch einer Straße tragen, die er nie gebaut hat.

Solange so absurde Gesetze gelten, bleibt die Diskussion um Rekultivierung Augenwischerei, meint Dieter Schenk, der Leiter der Straßenbauabteilung im Regierungspräsidium Tübingen. Er hält eine rasche Änderung der Gesetzesgrundlagen für überfällig: *Wenn jemand Müll erzeugt, dann ist er verantwortlich für die Beseitigung dieses Mülls und aller Kosten, die dadurch entstehen, und eine nicht mehr benötigte Straße ist ja letzten Endes auch Abfall, den derjenige, der ihn nicht mehr benötigt und wegwirft, eigentlich beseitigen müßte.* So wie die Dinge im Augenblick liegen, schneiden sich die Landkreise gleich doppelt ins eigene Fleisch, wenn sie eine wenig befahrene Straße beseitigen. Zum einen müssen sie für die Abbrucharbeiten aufkommen, zum anderen verlieren sie Unterhaltszuschüsse des Landes, die sich pro Kilometer Straße immerhin auf 15000 bis 18000 Mark belaufen. Da wird manch altes Sträßchen zur zusätzlichen Einnahmequelle.

Die aktuelle Verkehrspolitik läßt dem Bemühen um Rekultivierung kaum eine Chance: In den kommenden zehn Jahren will das Bundesverkehrsministerium für den Neubau und Ausbau von Straßen im vereinten Deutschland 84 Milliarden Mark ausgeben; unabhängige Verkehrsexperten schätzen die Kosten sogar auf mehrere hundert Milliarden Mark. Im Straßenbaubericht des Bonner Ministeriums heißt es unter anderem, es sei dringend erforderlich, 950 Kilometer Autobahn auf drei Spuren und 750 Kilometer auf vier Spuren zu verbreitern. An weiteren 1100 Kilometer Strecke sollen zusätzliche Fahrstreifen entstehen. Landschaftsverbrauch in diesen Dimensionen läßt sich nicht mehr ausgleichen. Norbert-Walter Borjans, der stellvertretende Vorsitzende des Verkehrsclubs der Bundesrepublik Deutschland, ist sich sicher, daß unter dem zusätzlichen Straßenbau nicht nur die Natur, sondern auch die Anlieger zu leiden haben. *Das, was wir eigentlich sehr oft in der Auseinandersetzung mit Straßenbauern hören, ist, daß dieses sogenannte Grundrecht oder fast wie ein Grundrecht behandelte Recht der freien Verkehrsmittelwahl propagiert wird. Es wird in der Tat aber immer nur propagiert, wenn es darum geht, neue Straßen durchzusetzen. Ich habe selten mitbekommen, daß es propagiert wird, wenn es darum geht, die Verbindungen mit Bussen und Bahnen zu verbessern, wenn Radwege oder Fußgängerbeziehungen sozusagen verbessert werden sollen. Also wenn man Mobilität richtig definiert, glaube ich, muß man auch zu einer anderen Bewertung dessen kommen, was an Verkehrswegen nötig ist.*