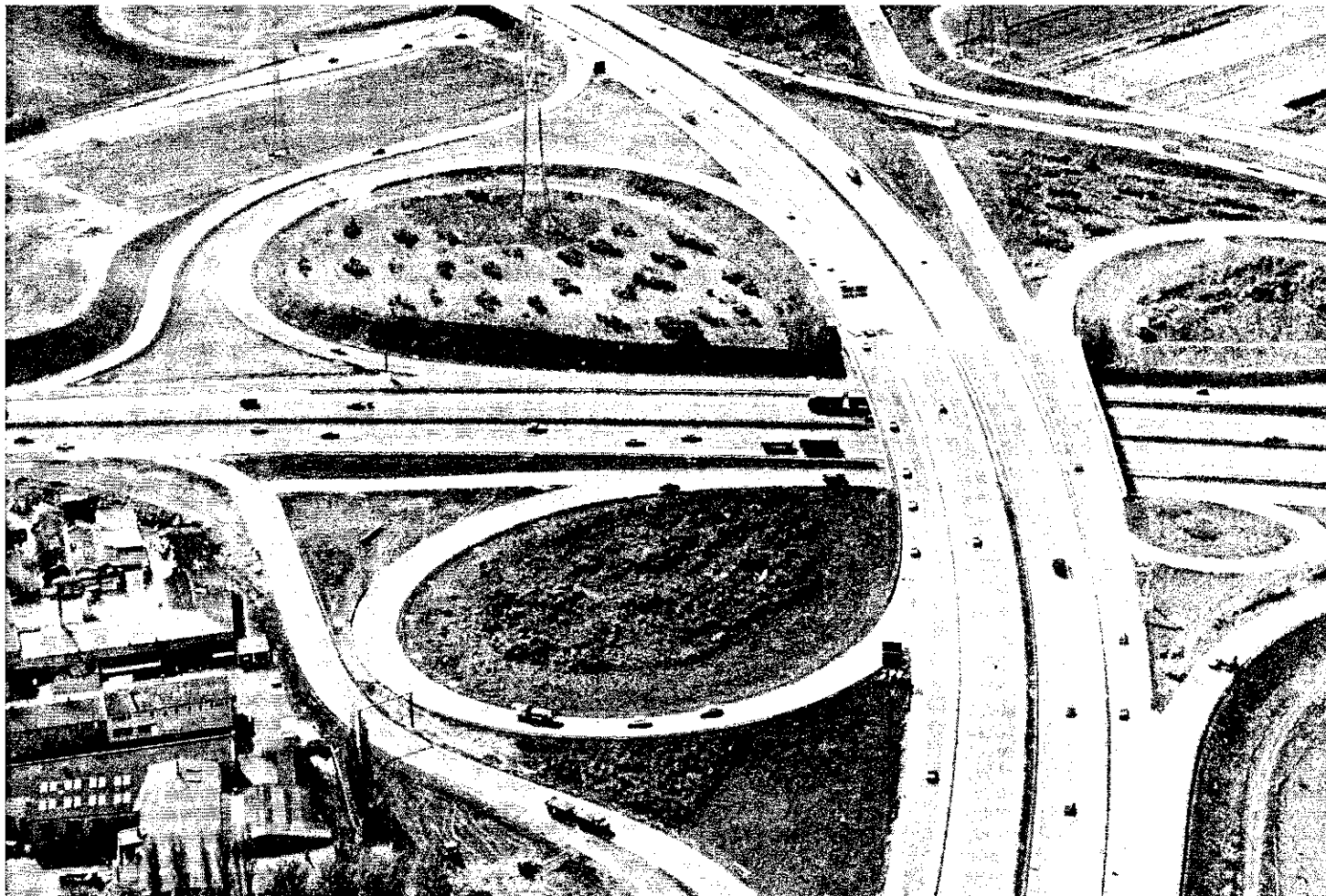




Kreuzungsanlage der Bundesautobahn bei Frankfurt: „Barbarei in Beton“

## Autobahnbau: Schlechte Zeiten für Dübodo

Das Autobahnnetz wächst nur noch mühsam. Anlieger und Naturschützer stoppen vielerorts Neubau-Projekte. Ein Ministerrücktritt in NRW zeigte, wie ernst jetzt auch Politiker die „verheerenden“ Umweltwirkungen der

Schnellstraßen nehmen, die bislang mehr am wirtschaftlichen Nutzen gemessen wurden. Bonn streicht bereits die Bedarfsplanungen zusammen. Beim Autobahnbau, so ein Verkehrsbeamter, „bewegt sich kaum noch was“.

Im Frankfurter Nordosten luden Evangelische Kirchengemeinden zu einem „Osterspaziergang“ auf zwei schon abgesteckten Schnellstraßen ein, um, so der Name der Protestaktion, den „Moloch Autobahn“ vorzuführen.

Der Landesverband Hessen im „Bund Umwelt- und Naturschutz Deutschland“ will den Moloch im Nordhessischen durch den gezielten Ankauf von „Sperrgrundstücken“ bändigen. Und für den „Bundesverband Bürgerinitiative Umweltschutz“ ist Autobahnprotest neben der Anti-Kernkraft-Bewegung unterdessen zum „zweiten Bein“ geworden — nach „Atomkraft? Nein danke!“ nun auch der Slogan „Statt Autobahnen“.

Allein 35 Bürgerinitiativen mit 150 000 Mitgliedern bekämpfen im Ruhrgebiet den „Friesenspieß“, die vom Rheinischen bei Bonn bis ins Ostfriesische nach Emden geplante Auto-

bahn A 31. Die Vollendung der „Dübodo“, der A 44 Düsseldorf — Bochum — Dortmund, wurde durch Bürgerinitiativen, aber auch Vetos betroffener Kommunen schon jetzt um zehn Jahre verzögert. „Bei Autobahnen bewegt sich“, wie ein Sprecher des Düsseldorfer Wirtschaftsministeriums sagt, „kaum noch was.“

Da brachten im deutschen Südwesten 3500 Einsprüche und 35 000 Bürgerunterschriften das Autobahnprojekt Singen — Konstanz vorerst zum Stillstand. Der Bund Naturschutz legte gegen einen wiederaufgehobenen Bau-stopp der A 93, der bayrischen Regental-Autobahn, Verfassungsbeschwerde in Karlsruhe ein.

Nach Berechnungen des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe hat sich die Zahl der Klagen bei sogenannten Planfeststellungsverfahren für Autobahnen binnen zehn Jahren mehr als verdoppelt: 1968 waren es pro 100

Kilometer Trasse 27, letztes Jahr schon 59. Und wegen einer Autobahn, die er nicht will, nahm in Düsseldorf ein Minister seinen Abschied, der für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten zuständige Sozialdemokrat Diether Deneke.

Wenn schon nicht im Einvernehmen mit den motorisierten Massen, so doch im Einklang mit der zurück zur Natur schäumenden Protestwelle der Bürgerinitiativen geht es nun voll gegen die Autobahnen — jahrzehntelang ein Glanzstück deutschen Aufbaus, neue Dimension für den mobil gewordenen Bürger wie für die auf Mobilität angewiesene Wirtschaft. Unbestritten verfügt die Bundesrepublik Deutschland derzeit über das beste und dichteste Netz kreuzungsfreier Rollbahnen in der Welt.

Mittlerweile 7215 Kilometer Autobahn brachten ein Höchstmaß an Freizügigkeit und Zeitgewinn, auf der Ur-

laubsreise wie beim Pendeln zwischen den Wohnorten und den Arbeitsplätzen in Städten und Ballungsgebieten. Autobahnen erschlossen abgelegene Regionen für den Fremdenverkehr, schufen in wirtschaftlich unterentwickelten Gebieten oftmals die Voraussetzungen für Industrieansiedlungen und Arbeitsplätze.

Vor allem aber fährt es sich auf Autobahnen sicherer als auf allen anderen Straßen. So machen die Autobahnkilometer nur 1,5 Prozent des gesamten westdeutschen Straßennetzes aus, aber annähernd 25 Prozent der in der Bundesrepublik mit dem Kraftfahrzeug gefahrenen Kilometer, der „Gesamtfahrleistungen“, werden auf Autobahnen zurückgelegt — und doch ereignen sich dort nur fünf Prozent aller Unfälle.

Bezogen auf die zurückgelegten Kilometer, ist zum Beispiel das Risiko, tödlich zu verunglücken, auf Land- und Stadtstraßen gut fünfmal höher als auf Autobahnen. In Nordrhein-Westfalen etwa, einem Flächenland mit relativ dichtem Autobahnnetz, ging die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle je 100 000 Einwohner von 1969 bis 1978 um 6,6 auf 18,4 zurück, während sie in der gleichen Zeit im autobahnarmen Bayern sogar noch um 1,6 auf 30,7 anstieg.

Und in einer Studie zum „Straßenverkehr 2000“, einer von Bonn in Auftrag gegebenen Analyse der Verkehrsentwicklung bis zur Jahrtausendwende, belegt der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC), „daß jeder zusätzlich gebaute Autobahnkilometer jährlich etwa 60 Unfälle vermeiden kann und jeweils drei zusätzliche Kilometer einen Unfalltoden „einsparen“ helfen“.

Heißt: Je mehr Autobahnkilometer gebaut werden, je größer der Anteil der Gesamtfahrleistung ist, der sich so auf Autobahnen verlagert, desto geringer werden die Unfallgefahren — ein gewichtiges Argument in einem Land, in dem etwa 80 Prozent aller Beförderungsleistungen mit dem Personenwagen bewältigt werden und wo die Bevölkerung, so folgert der ADAC daraus, „ihre Entscheidung für das Auto als Verkehrsmittel Nr. 1 längst gefällt hat“.

Doch mit den Straßenkilometern wuchs in der Bundesrepublik auch Umweltbewußtsein, nicht nur bei Käfersammlern oder bei Grundstücksbesitzern, denen die Planer die Fernsicht verbauten. Immerhin kostet jeder Autobahnkilometer bei Vollausbau inklusive Mittelstreifen, Standspur und Böschung sechs bis sieben Hektar Land, Kreuzungsbauwerke, Auf- und Zufahrten nicht mitgerechnet. Zuweilen ohne Rücksicht auf ökologische Belange schlugen und schlagen die Straßenbauer ihre Breschen durch Vorstädte und Naherholungsgebiete der Bal-

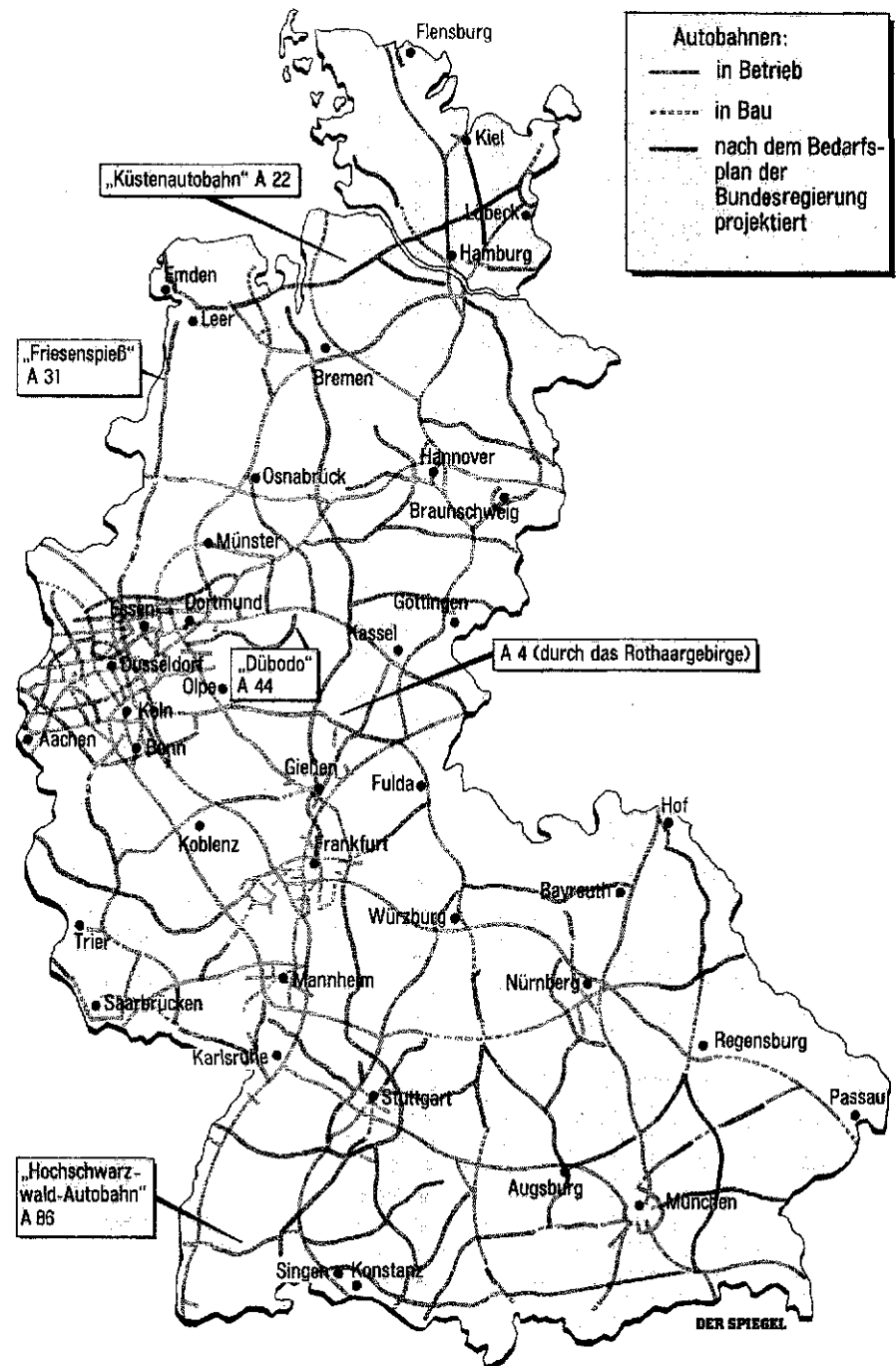
lungszentren, durch Wald und gesetzlich geschützte Landschaft, hinein in letzte Moore und seltene Feuchtgebiete.

War noch bis vor kurzem das von Autobahnen und Schnellstraßen zerklüftete Rhein-Ruhr-Gebiet im westdeutschen Straßenbauwesen „an Chaotik“ (der Münchner Städtebau-Professor Gerd Albers) durch nichts zu überbieten, so ist nun der Frankfurter Raum drauf und dran, „deutsches Negativ-Beispiel Nummer eins zu werden“ (der Bonner Stadt- und Regionalplaner Heiner Monheim). Durch ein dichtes sechsspuriges Geflecht sollen dort mehrere Fernautobahnen miteinander verwoben werden — auf Kosten einiger Millionen Quadratmeter Wald und Naturschutzgebiet, streckenweise

vorbei an Schulen, Altersheimen und Krankenhäusern.

Durch sechs Wasserschutzgebiete, zwei Landschaftsschutzgebiete und unmittelbar an zwei Naturschutzgebieten entlang soll die Trasse Singen—Konstanz führen. Die geplante Hochschwarzwald-Autobahn A 86 von Freiburg nach Donaueschingen, seit Jahren heftig umstrittenes Projekt und in der Sicht des sensiblen baden-württembergischen SPD-Vorsitzenden Erhard Eppler „eine mittlere Barbarei“, würde eine Schneise quer durch eine der schönsten deutschen Landschaften schlagen.

„Verheerend“ wären nach einem Gutachten der Professoren Martin Einsele und Hans Jürgen d'Alleux die Folgen des Friesenspießes für die Umwelt





**Von Autobahnbau bedrohte Landschaft\*:** Hinein ins letzte Moor

des Ruhrtales: 25 000 Menschen müßten danach mit zusätzlichen gesundheitlichen Belastungen leben — zu schweigen von 1050 Ruhrthalbewohnern, deren Häuser der Trasse im Wege stehen. Am Beispiel Friesenspieß aber erweist sich auch, wie problematisch der pauschale Protest gegen die Autobahn sein kann, wie geboten allemal eine sorgsame Güterabwägung erscheint.

Das Schweizer Prognos-Institut gutachtete mit einer Kosten-Nutzen-Analyse gegen Einseln an: Im Vergleich mit einer zum Friesenspieß-Abschnitt angebotenen Alternative, dem Ausbau der vorhandenen Autobahn Duisburg — Hilden — Leverkusen auf acht Spuren, würde die neue Strecke unter anderem jährlichen Zeitgewinn für 176 Millionen Mark einbringen, die Alternative aber nur für 19,6 Millionen. Für das wirtschaftliche Wachstum der Region würde der Friesenspieß laut Prognos im Jahr mit 34,7 Millionen zu Buche schlagen, die Alternative dagegen mit 0,0.

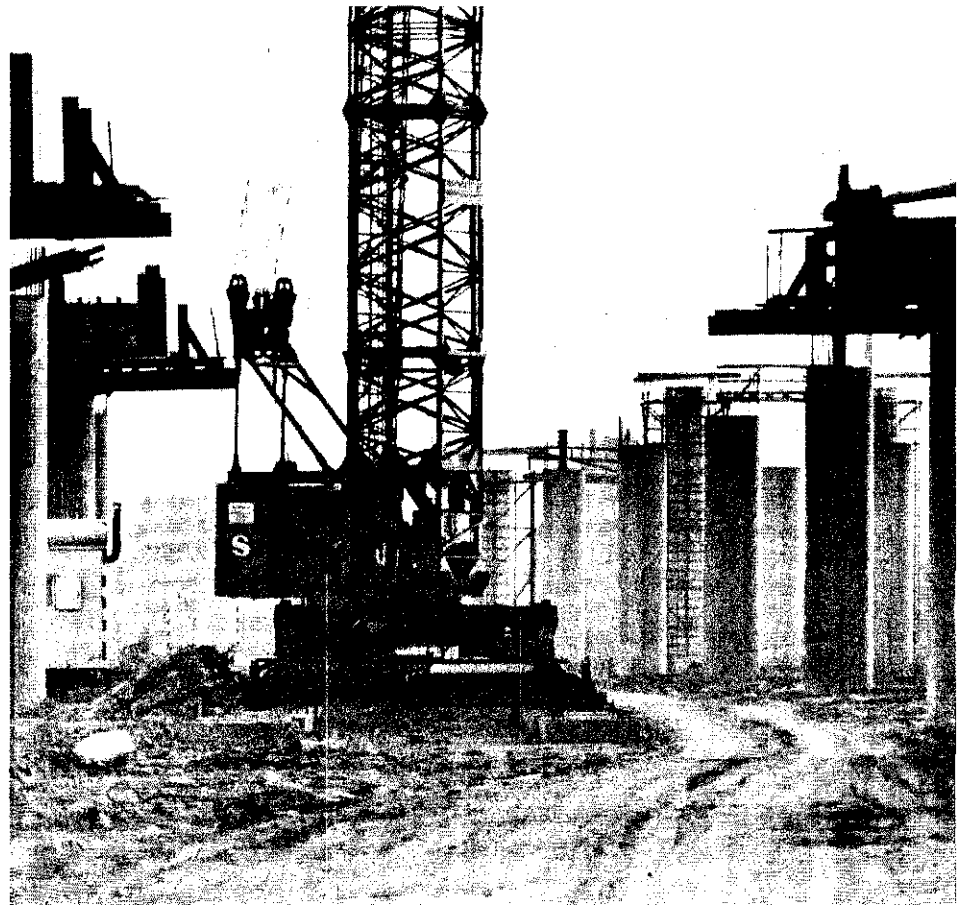
Bei der A 4 von Olpe nach Bad Hersfeld durchs Rothaargebirge, derentwegen der Düsseldorfer Minister und gelernte Gärtner Diether Deneke vor drei Wochen ging, stehen gegen erhofftes wirtschaftliches Wachstum und 11 000 zusätzliche Arbeitsplätze im dünnbesiedelten Wittgensteiner Land 30 000 Festmeter Holz, 450 Hektar

Wald, Waldwege und Wildwechsel, einer „der letzten ökologischen Großzellen“ (Deneke) der Bundesrepublik zur Disposition.

Gegen Deneke wiederum wendet sich Joachim Grünewald, 45, Oberkreisdirektor in Olpe: Die 34 Kilometer Autobahn, die durch den Naturpark gingen, machten gerade 0,07 Prozent dieses Areals aus, und zudem sei „die Bilanz der notwendigen Abholzung und Neubepflanzung sogar positiv, nämlich 324 zu 372 Hektar“. Und „weder der Naturpark Ebbegebirge“, den Grünewald als Vorsteher eines Park-Verbands betreut, „noch die Naturparks Altmühltal und Spessart sind durch Autobahnen zerstört worden; die verkehrliche Erschließung hat sie vielmehr erreichbar und damit wertvoller gemacht“.

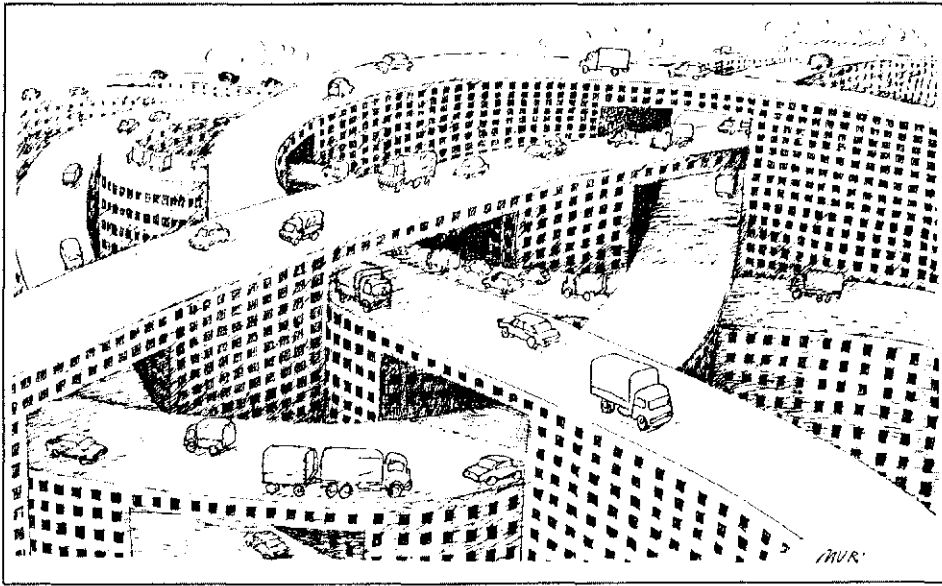
Eines so spektakulären Zeichens, wie es Minister Deneke für den bundesweiten Autobahnprotest setzte, hätte es indessen wohl gar nicht mehr bedurft: weil ein großer Teil der heftig befahrenden Autobahntrassen sowieso nicht mehr gebraucht und gebaut werden wird.

Die einst von Georg Leber, dem Amtsvorgänger des derzeitigen Bonner Verkehrsministers Kurt Gscheidle, ausgegebene Lösung, kein Autofahrer in der Bundesrepublik solle es von seiner Wohnung aus weiter als „25 bis 30 Kilometer“ bis zur nächsten Autobahn-



**Autobahnbau\*:** Breschen für das „Verkehrsmittel Nummer 1“

\* Oben: Naturpark Rothaargebirge; unten: bei Hamburg.



Süddeutsche Zeitung

auffahrt haben, ist längst passé. Nun wird sich auch die von Gscheidle noch vor zwei Jahren für 1995 angepeilte „Zielvorgabe von 12 000 Autobahnkilometern“ verändern. Hinweise auf die künftigen Dimensionen des „Bedarfsplanes“ für die Bundesfernstraßen, dessen Überprüfung im nächsten Jahr ansteht, enthält ein Schreiben, das Gscheidle im April seinen Länderkollegen zukommen ließ.

Danach soll in Zukunft beim Straßenbau, eigentlich selbstverständlich, „Qualität“ vor „Kilometerleistung“ Vorrang haben, soll zum Beispiel „Trassenbündelung“ dort vorgenommen werden, wo der „Ausbau bestehender Verkehrswege einen Neubau ersetzen kann“, sollen vorhandene Kapazitäten „durch verkehrslenkende und verkehrsführende Maßnahmen“ besser genutzt werden.

Auf den Autobahnbau bezogen, heißt das: Statt völlig neue Schneisen in die Landschaft zu schlagen, sollen die Straßenbauer möglichst Bundesstraßen zu Autobahnen ausbauen — was den Geländebedarf je Kilometer um etwa die Hälfte reduzieren würde; statt zu einer überlasteten Autobahn gleich eine parallel verlaufende neue Piste zu betonieren, sollen sie die vorhandene verbreitern oder etwa durch verbesserte Stau-Warnsysteme chronische Engpässe abbauen.

Eine „Qualitätsverbesserung“ des Netzes etwa durch komplette Ausstattung mit Standspuren und weitgehenden Ausbau auf sechs Fahrspuren vorausgesetzt, reicht auch nach der ADAC-Analyse eine „Minimalausstattung“ von rund 9000 BAB-Kilometern aus, „bei Wahrung des Status quo der Verkehrsabläufe, aber gleichzeitiger Verringerung der Unfallhäufigkeit den Verkehr bis zum Jahre 2000 zu bewältigen“ — so Studien-Mitautor Hans-Joachim Vorholz. Denn die ADAC-

Prognose geht unter anderem davon aus, daß

- ▷ der Pkw-Bestand in der Bundesrepublik bis zur Jahrtausendwende mit 25,1 Millionen (heute: 21,6) zwar sein Maximum erreicht,
- ▷ die Bevölkerung in der Bundesrepublik aber gleichzeitig von jetzt 60,8 auf 56,3 Millionen abnimmt und deshalb die Fahrleistungen allmählich stagnieren,
- ▷ sich schließlich auch bei Beschränkung auf das Minimalprogramm ein immer größerer Anteil der Fahrleistungen von Stadt- und Landstraßen auf die sicheren Autobahnen verlagert und die Unfallquoten damit weiter fallen.

Da heute bereits 7215 Autobahnkilometer fertig und weitere 850 im Bau sind, blieben unter diesen Voraussetzungen nur noch knapp 1000 Kilometer neu anzulegen — darunter, nach Auffassung der ADAC-Gutachter, allerdings auch so bekämpfte Trassen wie die Verbindung von München über Memmingen, Lindau und Singen an die Schweizer Grenze und die Hochschwarzwald-Autobahn.

Keine Chance dagegen hätten nach dieser Studie die Küstenautobahn, die auf der amtlichen Karte „Netz der Bundesautobahnen und Bundesstraßen“ mit zwei roten gestrichelten Parallelen („Linienführung liegt vielfach noch nicht fest“) über Unterelbe und Unterweser hinweg die Lübecker Bucht mit der Ems-Mündung verbindet, oder die A 5 von Bremen bis ins Hessische und schließlich die Rothaargebirge-Autobahn. Der überregionale Zweck, den die Planer der Rothaartrasse zugeordnet haben (Anbindung des Rhein- und Siegerlandes an die Nord-Süd-Magistrale Dänemark — Hamburg —

„Für mich ist Romantik ein wesentlicher Teil meiner Lebenseinstellung ... und zwar nicht nur als Tünche und Fassade. Genauso wie beim klassischen Thonet-Schaukelstuhl das schöne Ornament gleichzeitig sein Konstruktionsprinzip ist.“

Mehr Information: Gebi. Thonet, D-3558 Frankenberg



Die Originale heißen

**THONET**

Süddeutschland—Südeuropa), könnte auch von schon vorhandenen Rollbahnen und weniger aufwendigen Ergänzungen im Streckennetz erfüllt werden.

Über die Jahrtausendwende hinaus mögen die ADAC-Analysen nicht spekulieren. Weil aber die Bevölkerungsentwicklung wohl rückläufig sein wird, dürften Autobahnen, die man zu Ende des 20. Jahrhunderts über die 9000 Kilometer-Marke hinaus baute, nach Einschätzung des Gutachters Vorholz „dann vermutlich leer sein“.

## JUSTIZ

### Immer pärchenweise

**Wer vom Arbeitsamt finanzierte Fortbildung schwänzt, dem droht jetzt Freiheitsstrafe. Dem Betrug leisten die Behörden selbst Vorschub.**

Ein Großhandelskaufmann aus Neu-Isenburg strebte nach Höherem. Auf Kosten des Arbeitsamtes Frankfurt wollte sich der 33jährige zum praktischen Betriebswirt fortbilden, doch statt Betriebswirt wurde er zum Betrüger.

Weil der Kaufmann das zweite Semester schon nach dem ersten Tag schwänzte, dem Arbeitsamt davon aber keine Mitteilung machte und dadurch weiterhin staatliche Zuschüsse von insgesamt 12 479,40 Mark kassierte, verurteilte ihn das Amtsgericht Frankfurt wegen Betrugs zu einer Freiheitsstrafe von sechs Monaten, allerdings mit Bewährung.

Dem uneinsichtigen Angeklagten müsse, so schrieb Richter Wolfgang Jakubski in das Urteil, „durch eine empfindliche Strafe klargemacht werden, daß sein Verhalten jedenfalls von der Rechtsordnung nicht gebilligt wird“.

Ein halbes Jahr Freiheitsentzug gab es auch für einen arbeitslosen Bankkaufmann, der sich zum Bilanzbuchhalter umschulen lassen wollte. Er hatte den Kurs abgebrochen, ohne es dem Arbeitsamt zu melden. Auf sein Konto waren danach noch insgesamt 4740,20 Mark für Unterhalt und Lernmittel geflossen.

„Schon aus Gründen der Generalprävention“, begründete Amtsrichter Hans-Günther Cappel das ungewöhnliche Strafmaß, „ist eine solche Strafe geboten.“ Es sei „dem Ansinnen weiterer Kreise, unberechtigt Gelder der Allgemeinheit als Zuwendung des Arbeitsamtes ... kassieren zu können, entgegenzuwirken“.

Gar 14 Monate Freiheitsentzug schienen dem Frankfurter Amtsrichter Werner Erbrecht „unter Abwägung aller Umstände angezeigt“ — für einen Kunstschlosser aus Dietzenbach, der einen Lehrgang als Maschinenbautech-

niker vorzeitig beendete, aber noch anderthalb Jahre lang Gelder vom Arbeitsamt Offenbach bezog, insgesamt 42 278,54 Mark.

Den Schwindel mit Ausbildungshilfen der Arbeitsämter, weithin allenfalls als Kavaliärsdelikt abgetan, stempelt die Frankfurter Justiz inzwischen zum Vergehen von beachtlicher krimineller Intensität: Wer staatlich geförderte Kurse schwänzt und das verschweigt, muß durchweg mit erheblichen Sanktionen rechnen.

„Man kann bei den Gerichten die Tendenz erkennen“, sagt der Frankfurter Staatsanwalt Jürgen Stehling vom Betrugsdezernat, „die Dinge härter zu

derungen „wie vorzeitige Beendigung oder den Abbruch der Teilnahme an dem Kurs dem Arbeitsamt unverzüglich mitzuteilen“. Wer das nach drei Wochen, so die zugebilligte Karenzzeit, noch nicht getan hat, betrügt „durch Unterlassen“.

Durchweg als Ausreden werten die Richter die Einlassungen, warum einer nicht Meldung machte. Gängige Schutzbehauptung: Die Schulen würden das Fehlen ohnehin bekanntmachen. Viele, so Staatsanwalt Stehling, „geben aber, wenn man ein bißchen bohrt, den wahren Grund zu: Teilst du es heute mit, hast du morgen kein Geld mehr“.

Selbst wer beharrlich behauptet, dem Arbeitsamt den Kursabbruch schriftlich angezeigt zu haben, ist noch lange nicht frei von Schuld. Das Frankfurter Oberlandesgericht legte jetzt grundsätzlich fest, wie weit die Mitteilungspflicht geht. Bei „Weiterzahlung der Förderungsleistungen“, so die Oberlandesrichter, sei der Begünstigte auch „zu einem weiteren Tätigwerden, sei es in Form einer Nachfrage, sei es durch erneute Mitteilung des Abbruchs einer Umschulung, verpflichtet“.

Daß Bürger auch noch für die Schlamperei von Behörden büßen sollen, stößt freilich auf juristische Bedenken. Ohnehin gibt es Stimmen, die vor einer Ausuferung des Betrugstatbestandes „durch Unterlassen“ warnen. Gerade bei den „meisten Fällen des Fortbezuges von Renten und Unterstützungen“, so der Münchner Strafrechtsprofessor Paul Bockelmann schon vor Jahren, sei „das Schweigen des Empfängers keine Irrtumsunterhaltung, geschweige denn eine Irrtums-erregung“, fehle es also an einer Voraussetzung des Betrugstatbestandes.

Immerhin, das räumt auch die Frankfurter Justiz ein, fördert das Arbeitsamt durch nachlässige Überprüfungen die Schwindeleien. Amtsrichter Jakubski etwa bemängelt, daß fehlende Kontrollen „dem Angeklagten die Tat sehr leicht gemacht“ hätten, und auch seinem Kollegen Erbrecht scheint das Überprüfungssystem des Arbeitsamtes „sehr zweifelhaft“.

Anfragen wegen der Anwesenheit der Lehrgangsteilnehmer gibt es nur sporadisch. „Der Träger wird, wenn der Lehrgang vorbei ist, mal angeschrieben“, schildert Hermann Klaas, stellvertretender Direktor des Arbeitsamtes Frankfurt, die Praxis, „wer denn alles bestanden hat.“ Viele Ausbilder



Staatsanwalt Stehling: „Tendenz zur Härte“

beantworten“ — statt Geldstrafe jetzt schon mal Freiheitsentzug.

Es trifft gleichermaßen biedere Hausfrauen, die nach wenigen Wochen Schulbankdrücken doch lieber bequem zu Hause sitzen, wie ehrgeizige Kaufleute, denen das gesteckte Lernziel plötzlich unerreichbar scheint. Es hilft den Angeklagten auch wenig, wenn sie vor Gericht als Entschuldigung für ihr Fernbleiben vom Kurs vorbringen: „Kreislaufstörungen“, „eheliche Zerwürfnisse“ oder einfach, so ein Kaufmann, „Überfüllung des Klassenzimmers“.

Denn die Gerichte halten den Delinquenten grundsätzlich vor, daß sie sich per Unterschrift verpflichteten, Verän-