

Wie grüne Bevormundung, grüne Fehlinvestitionen und Bürokratie unseren Alltag erschweren, unser Leben verteuern sowie oftmals der Umwelt schaden

Teil 6 und Schluss- Einige Irrungen im Verkehrswesen, dargestellt am Beispiel der Thüringer Stau- Hochburg Weimar

Mehr zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren- gut für Umwelt und Gesundheit. Was aber tut man, wenn die Arbeitsstelle viele Kilometer vom Wohnort entfernt liegt oder der Vorort keinerlei Einkaufsmöglichkeit bietet und der Takt des Nahverkehrs unzureichend ist? Da bleibt das Auto überlebensnotwendig. Allerdings ist Autofahren in Weimar fast immer ein Horror- Trip. Warum, werden wir gleich sehen.



Fast ganztägig Staus: Die mitten durch ein Wohngebiet führende Friedrich- Ebert- Straße ist seit 2 Jahrzehnten ein einziges Ärgernis, weil es in Weimar keine vollständige Ortsumfahrung gibt. Foto: Stefan Kämpfe

Die auf halbem Wege zwischen den Großstädten Erfurt und Jena liegende Kleinstadt Weimar hat massive, hausgemachte Verkehrsprobleme. Zwar gibt es hier kaum Industrie; die Wirtschaft ist unterentwickelt. Aber wegen der günstigen Lage und des großen Namens ist die Stadt als Wohnstandort mit wachsender Einwohnerzahl besonders für ~~s~~Kultur- und Bildungsbürger%attraktiv. Zur Arbeit wird meist in die Nachbarstädte gependelt. Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur blieb jedoch mangelhaft, obwohl die maßgeblichen Geldgeber Bund und Freistaat Thüringen (Weimar selbst wandelt stets am Rand der Pleite, zeitweise stand es schon unter externem Controlling) der Stadt schon in den 1990er Jahren eine vollständige Ortsumfahrung in West- Ost- Richtung offeriert hatten. Doch nur der Westteil wurde schließlich 1997/98 auch gebaut. Um von Erfurt weiter in Richtung Jena zu gelangen, bleiben somit nur zwei wesentliche Möglichkeiten. Man benutzt entweder die Bundesautobahn A4. Diese liegt aber etwa 5 bis 9 Km südlich der Zentren der Städte Erfurt, Weimar und Jena; passabel ist diese Variante nur für die Anlieger in den

südlichen Vororten. Oder man gelangt auf der Bundesstraße 7 über den Westteil der Umfahrung bis zum nördlichen Weimarer Stadtrand. Am dortigen Kreisverkehr endet der Komfort, ab da quält sich der Verkehr über zahllose Ampelkreuzungen südwärts über Buttstedter, Friedrich- Ebert-, Friedens- und Jenaer Straße bis zum Lindenberg, wo man endlich diese Horror- Staustadt ostwärts verlassen kann. Seit mehr als 10 Jahren protestieren die Anlieger der genannten Straßen in einer „Bürgerinitiative pro Ostumgehung Weimar“ für den Bau des fehlenden Ostteils der Umgehung, leider vergeblich.



Abbildung 1: Protestbanner für die Errichtung einer Weimarer Ostumfahrung an der Friedrich- Ebert- Straße. Foto: Stefan Kämpfe

Zunächst hatte sich der Weimarer Stadtrat am 28. Juni 2000 mit knapper Mehrheit für die stadtnahe Ostumfahrungs- Variante ausgesprochen. Doch am 15. November widerrief der Stadtrat seinen ursprünglichen Beschluss. Neben SPD und Bündnis90/Die Grünen hatte vor allem der Ortsteil Tiefurt mit seinen gerade mal 220 Einwohnern gegen die Ostumfahrung erfolgreich insistiert, weil er in Trassennähe liegt. Einige tausend Einwohner und zahllose Verkehrsteilnehmer (mehr als 15.000 bis 20.000 Fahrzeuge quälen sich tagtäglich durch dieses Nadelöhr der Stadt) sind also weiterhin Lärm und Stress ausgesetzt.

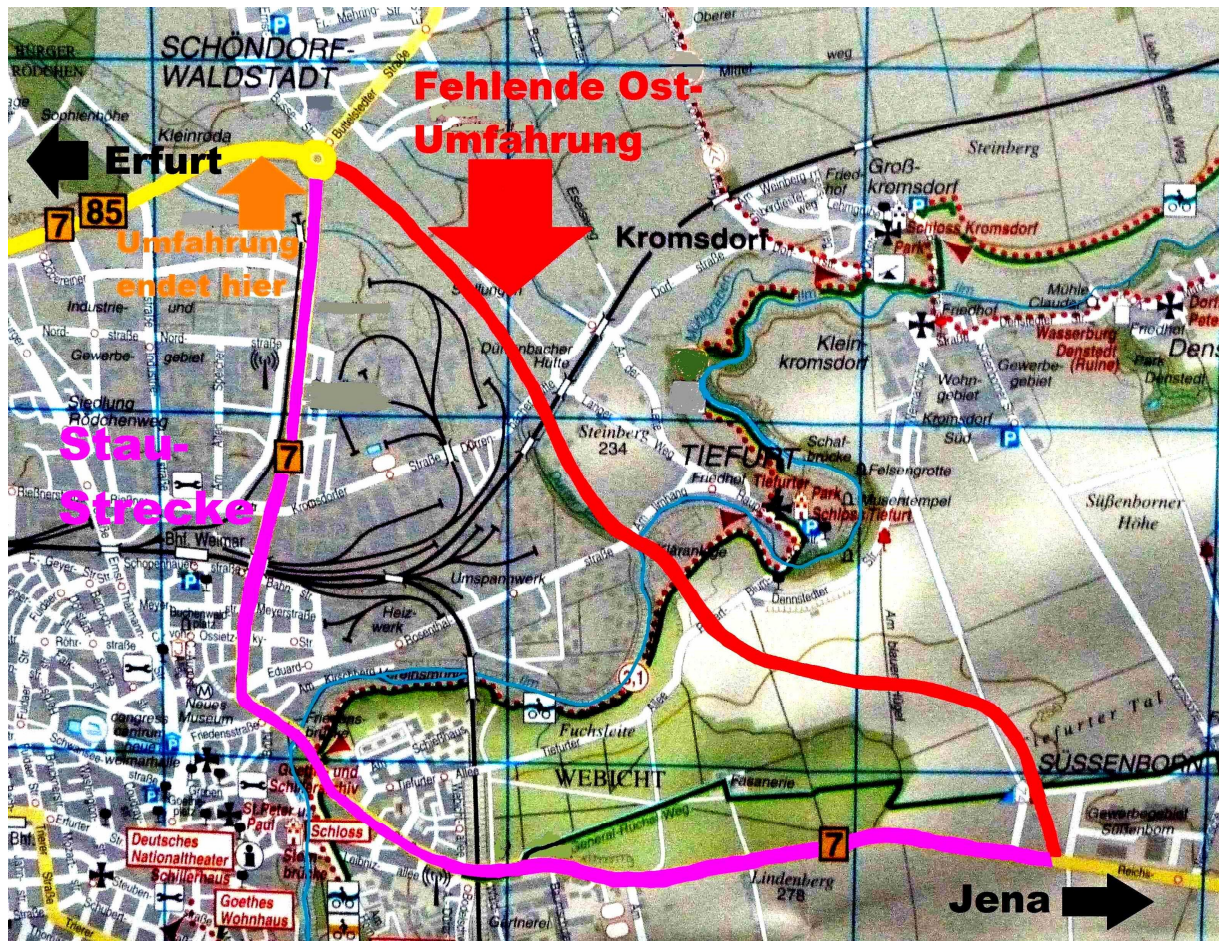


Abbildung 2: Kartenskizze der planfestgestellten, aber nicht gebauten Ostumfahrung Weimar (rot). Die gebaute Westumfahrung (gelb) endet am Kreisverkehr Schöndorf, ab da muss sich der Verkehr durch die Stadt Richtung Jena quälen- um die 20.000 Fahrzeuge täglich (purpurviolett). Die historische Altstadt liegt unmittelbar südwestlich dieser Infarkt-Route und damit viel näher, als der Ortskern und der historische Park Tiefurt einer Ostumfahrung wären. Skizze: Stefan Kämpfe

Zwar wurde die Ostumfahrung im März 2003 im Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplanes in den vordringlichen Bedarf eingestellt, SPD und Bündnis90/Die Grünen auf Bundesebene, damals an der Regierung, vereitelten jedoch auch diesen Beschluss. Schließlich wurde die Ostumfahrung aus dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes gestrichen, um dann im Frühjahr 2016 wieder in denselben, jetzt für 2030, aufgenommen zu werden. Die Grünen äußern so großes Verständnis für die Anwohner an den hoch belasteten Weimarer Straßen. Die Zustände seien auf Dauer unzumutbar. Aber eine weitere Umgehungsstraße sei nicht die zukunftsgerichtete Lösung des Problems. Der Autoverkehr müsse eingedämmt werden. Nur das werde uns aus der Falle des Klimawandels entkommen lassen. Ein Großteil der mit dem Auto zurückgelegten Wege lasse sich auch mit anderen, deutlich umweltverträglicheren Verkehrsmitteln bzw. zu Fuß zurücklegen. Aufgabe sei es, in öffentliche Mobilität und in die Schiene zu investieren. Die Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung wäre das Gebot der Stunde. Zukunftsgerecht sei die Rückkehr des Fernverkehrs (Intercity-Züge), eine Perspektive für den Gütertransport, eine Thüringen-S-Bahn mit neuen

Haltepunkten und deren Verknüpfung mit dem Stadt- und Regionalbusverkehr. Es bleibt freilich ein grünes Geheimnis, wie längere Fahrwege und häufiges Stop- and Go mit den vielen schädlichen Emissionen (auch Feinstaub, hier hat Weimar auch Probleme bei der Einhaltung der EU- Grenzwerte) die Umwelt entlasten und Treibstoff sparen sollen. Sehen wir uns nun diese grünen Träumereien einmal näher an. Bei einer stetig alternden Bevölkerung ist das mit dem Radfahren oder zu Fuß gehen so eine Sache, vor allem bei den desolaten Gehwegen und Nebenstraßen, wie man sie außerhalb des schick für Touristen sanierten Stadtzentrums fast überall in Weimar findet:



Abbildung 3: Löcher und Stolpersteine: So wie in der Weimarer Brennerstraße sieht es vielerorts aus. Nur mit Bergschuhen oder dem Mountainbike lassen sich derartige Hindernis-Parcours gefahrlos bewältigen. Wie die stets finanziell klamme Stadt Weimar die sanierungsbedürftigen Gehwege und Nebenstraßen reparieren soll, bleibt das alleinige Geheimnis der Grünen. Foto: Stefan Kämpfe

Umständliche Ampelkreuzungen, an denen Fußgänger teilweise mehr als zwei Minuten warten müssen, und ständige Bautätigkeit erschweren das Fortkommen per Pedes oder Rad zusätzlich. Also doch lieber den Bus nehmen, zumal der an manchen Ampelkreuzungen Vorrangschaltungen hat? Auch das wird ja von den Grünen empfohlen. Leider führte die massive Bautätigkeit der letzten 2 Jahrzehnte zu massiven Verspätungen und häufigen, unattraktiven Einschränkungen wie Haltestellen- und Linienverlegungen. Besonders vor dem Kulturstadtjahr, also in den Jahren 1997/98, und neuerdings im Zuge der Errichtung des neuen Bauhaus-Museums, verspäteten sich die Busse um bis zu 90 Minuten. Aber selbst im normalen Berufsverkehr häufen sich durch die Staus wegen der fehlenden Ostumfahrung die Verspätungen. Und das alles bei drastisch gestiegenen Fahrpreisen. 1992 kostete eine Einzelfahrt in Weimar 25 Cent, 2016 schon 2 Euro, also achtmal mehr in nur 25 Jahren! Es melde sich, wessen Einkünfte in diesem Zeitraum im gleichen Maße gestiegen sind! Etwas günstiger kamen zwar Vielfahrer davon, aber die Jahreskarte verteuerte sich im günstigsten Fall (Abo- Bezug 2016) hier auch von umgerechnet 112 Euro (1994) auf 392,40 Euro, also um knapp das

Vierfache in 23 Jahren. Wer eine normale Monatskarte (ohne Abo- Bindung, Jahreskarten gibt es seltsamerweise nicht mehr) löst, hat momentan jährliche Kosten von 481,20 Euro zu berappen, das mehr als Vierfache gegenüber 1994. Eine Hin- und Rückfahrt mit der Deutschen Bahn von Weimar nach Erfurt oder Jena war 1992 noch für umgerechnet 3,60 Euro zu haben, 2016 für 11 Euro, eine gute Verdreifachung. Die allgemeine Teuerungsrate betrug von 1992 bis 2015 für Deutschland nur knapp das 1,5- fache, also viel weniger (Quelle <http://www.finanz-tools.de/inflation/inflationsraten-deutschland>), die für Superbenzin etwa das 1,8- fache (Quelle <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/776/umfrage/durchschnittspreis-fuer-superbenzin-seit-dem-jahr-1972/>). Und die Monatskarte nach Erfurt oder Jena kostet momentan schon 130,50 Euro, was einer jährlichen Belastung von 1.566 Euro entspricht. Die folgende Abbildung verdeutlicht die massiven Preissteigerungen:

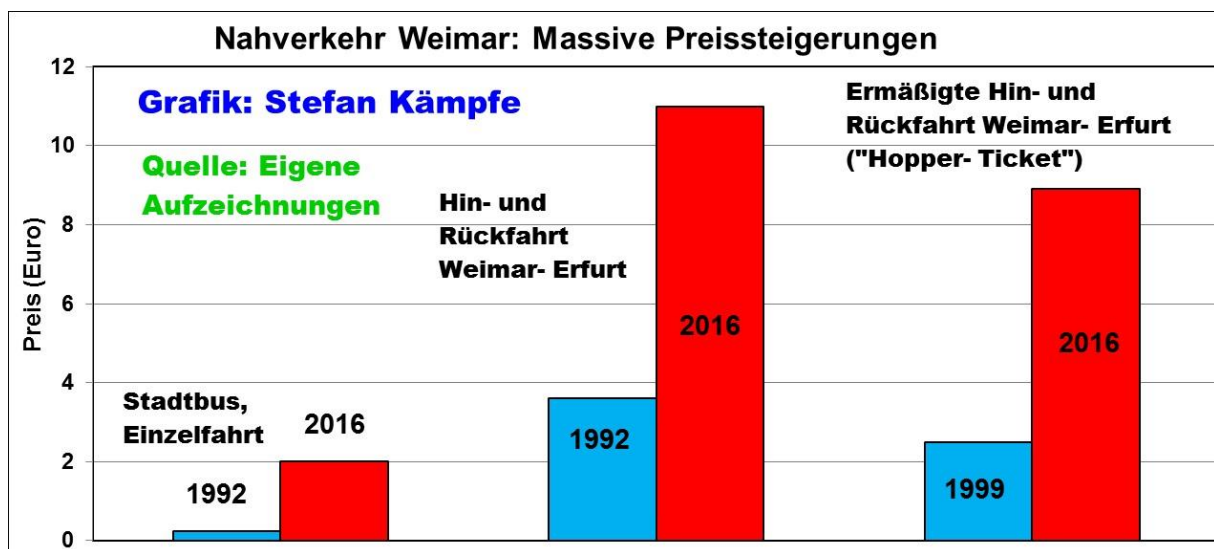


Abbildung 4: Im Weimarer Nahverkehr stiegen die Preise trotz wiederholt ausgedünnter Takte bei den Stadtbussen stark an; die Preissteigerungen lagen bei allen Nahverkehrsmitteln weit über der normalen Teuerungsrate.

Hinzu kommen Ausdünnungen der Takte. Manche Vororte sind an den Wochenenden kaum noch per Stadtbuss erreichbar. Aber selbst in die bevölkerungsreichen Vororte Weimar- West und Weimar- Nord fährt der Bus bestenfalls noch alle 15 Minuten; in den 1990ern fuhr er lange noch alle 7 bis 10 Minuten. In Dörfer des Landkreises, welche nicht an den Hauptstrecken liegen, gelangt man mit dem Überlandverkehr nur noch selten und an den Wochenenden gar nicht. Und Kurzstrecken- oder Gelegenheitsfahrer werden massiv benachteiligt. Egal, ob man nur eine Haltestelle (wenige hundert Meter) oder in den am weitesten entfernten Vorort der Tarifzone Weimar (mehr als 5 Kilometer) fährt, der Einzelfahrschein kostet stets 2 Euro, so, als würde man mit derselben Menge Benzin von Frankfurt/Main nur bis Offenbach oder aber auch bis nach Kassel kommen. Auch viele Nahverkehrszüge waren in den letzten Jahren zwischen Erfurt und Jena verspätet, wurden umgeleitet oder teilweise durch Busse ersetzt, was viel längere Fahrzeiten oder häufigeres Umsteigen bedeutete. Auf die Idee, für diese nervenden

Erschwernisse in der Zeit der Einschränkungen die Fahrpreise zu ermäßigen, kam man freilich nicht. Ob sich wenigstens diese Situation mit der Vollendung des Ausbaus der sMitte- Deutschland- Verbindung%ab September 2016 dauerhaft entspannt, bleibt abzuwarten. Dieser Nahverkehr ist also bestenfalls eine sGehilfe%o und keine wirkliche Alternative zum Auto, auch wenn Autofahrer in Weimar ebenfalls nichts zu lachen haben, denn fehlende Parkplätze und ständiges Abkassieren an Parkscheinautomaten sowie übermotiviertes Blitzen nerven mindestens genauso, wie die Dauer- Staus.



Abbildung 5: Parkplatznot in Weimar. In allen Nebenstraßen stapelt sich der ruhende Verkehr. Foto: Stefan Kämpfe

Fazit: In Weimar wurde der von Fachleuten dringend empfohlene und von Anwohnern lange geforderte Bau einer vollständigen Ortsumfahrung grün-ideologischen Träumereien geopfert. Diese Fehlplanung geht nicht nur zu Lasten der Umwelt, der Anlieger und Autofahrer, sondern behindert auch die Benutzer des öffentlichen Nahverkehrs (Stadt- und Überlandbusse). Desolate Gehwege und Nebenstraßen sowie umständliche Ampelkreuzungen und ständige Baustellen erschweren auch die (eigentlich ideologisch gewollte) Fortbewegung zu Fuß oder per Rad. Die Preise im Nahverkehr sind drastisch gestiegen, und die Takte der Stadt- und Überlandbusse wurden nach und nach ausgedünnt, auch viele Züge fahren nur eingeschränkt. Der Nahverkehr ist somit lediglich eine teure, umständliche Gehilfe und keine wirkliche Alternative zum Auto.

Stefan Kämpfe, Diplom- Agraringenieur, unabhängiger Natur- und Klimaforscher

