

Bund Naturschutz in Bayern e.V.

BN-Magazin Natur+Umwelt 2-2010

In zehn Jahren kein Flächenverbrauch mehr

Die Freien Wähler (FW) sind in Bayern ein bedeutender politischer Faktor. In den Kommunen seit eh und je, seit den letzten Wahlen nun auch als drittstärkste Fraktion im Landtag. Doch noch immer ist das Profil der Nicht-Partei in manchen Fragen unscharf. N+U wollte von Landes-Chef Hubert Aiwanger Klarheit.

Herr Aiwanger, der Flächenverbrauch ist eines unserer größten Umweltprobleme. Was tun und fordern die FW konkret, im Landtag und in den Kommunen, um die Flächenverluste zu verringern?

Verzicht auf unsinnige Großprojekte wie die dritte Startbahn. Des Weiteren mehr Zurückhaltung bei der Ausweisung von Gewerbegrundstücken, die oft jahrelang ungenutzt bleiben und dann mit Supermärkten und Riesenparkplätzen zugeklatscht werden, während die Innenstädte veröden, aber versiegelt bleiben. Unser umweltpolitischer Sprecher Dr. Fahn arbeitet beispielsweise an einem Modell "Supermarkt der Generationen", welches die wohnortnahe innerörtliche Nahversorgung der zunehmend alternden Gesellschaft sicherstellen soll, ohne Großprojekte auf der "grünen Wiese", welche die Senioren mangels Auto ohnehin nicht mehr erreichen. Auch vor der Ausweisung neuer Baugebiete muss noch kritischer als bisher sichergestellt werden, dass bei zurückgehender Wohnbevölkerung und zunehmendem Leerstand gezielter der vorhandene Wohnungsbestand saniert und genutzt werden kann.

Ein bedeutender Flächenfresser ist auch das zunehmende Verkehrsaufkommen, welches dazu zwingt, ständig Ortsumgehungen zu bauen und Verdichtungen des Straßennetzes vorzunehmen. Eine Regionalisierung der Wirtschaftskreisläufe und ein Wandel der Arbeitswelt zu mehr Heimarbeitsplätzen muss angegangen werden. Mit unserer Politik "Stärkung des ländlichen Raums" und mehr Arbeitsplätzen in der Fläche haben wir ein Gegenmodell zur Metropolisierung Bayerns mit kilometerlangen Staus morgens und abends zwischen den Wohnungen auf dem Land und den Arbeitsplätzen in den Städten.

Derzeit gehen in Bayern täglich 16 Hektar verloren, nachhaltig wären null Hektar. Wann sollten wir so weit sein?

Wir müssen in zehn Jahren an einem Punkt sein, dass nur mehr so viel Fläche versiegelt wie renaturiert wird.

Unter Stoiber wurde die Genehmigung von Flächennutzungsplänen von den Regierungen auf die Landratsämter verlagert. Der BN hat damit schlechte Erfahrungen gemacht, die Aufsicht ist praktisch erledigt worden. Setzen sich die FW für eine Rückverlagerung ein?

Wir halten eine starke Position der Kommunen in diesem Bereich für sinnvoll, wenngleich man die kommunalen Entscheidungsträger für die Problemlage in Frage eins durchaus noch weiter sensibilisieren kann. Die höhere Politik ist jedoch gefordert, die entsprechenden Rahmenbedingungen zu setzen, zum Beispiel Wohnraum-Sanierungsprogramme und Städtebaumittel, um den Kommunen eine ressourcenschonende Politik auch zu ermöglichen beziehungsweise schmackhaft zu machen.

Bitte ganz kurz: Wie stehen die FW zu folgenden Projekten, die viel Fläche verbrauchen und Natur zerstören würden:

Dritte Bahn am Flughafen München

Ablehnung. Zurückgehende Fluggast- und Flugbewegungszahlen, Flächenverbrauch, Anwohnerbelästigung und Umweltbelastung sind gewichtige Argumente gegen das Bauvorhaben. Hinzu kommt: Ein weiteres Flughafenwachstum würde für die benachbarten Landkreise verschärfte soziale Probleme mit sich bringen. Die Tendenz zu Niedriglöhnen im Dunstkreis des Flughafens

verurteilt die Kommunen zwangsweise zu steigenden Sozialausgaben und der starke Zuzug sowie die wachsenden Verkehrsprobleme zu übermäßigem Infrastrukturausbau. Von Staat und Flughafenbetreibern werden sie dabei finanziell im Stich gelassen.

Autobahn A99 Südring München

Der Münchner Süden und das bayerische Oberland hinken in der verkehrstechnischen Entwicklung hinterher. Die Gemeinden leiden unter stark frequentierten Ortsdurchfahrten und unter zahlreichen Nadelöhren. Eine weitere „Schonung“ verlagert die Verkehrsprobleme in andere Bereiche. Deshalb ist eine umfassende Machbarkeitsstudie notwendig, um die massiven Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen.

Autobahn B15neu

Die B15 ist die einzige Nord-Süd Verbindung zwischen der A92 und der A94 in dieser Region. Sie beinhaltet zahlreiche Ortsdurchfahrten, die mit Schwerverkehr völlig unzumutbar überlastet sind. Eine Entlastung der zahlreichen Städte und Gemeinden zwischen Landshut und Haag i. OB über Ortsumfahrungen in schwierigem, weil hügeligem Gelände ist nahezu so aufwändig, wie eine neue Trasse für eine B15 neu, die kreuzungsfrei und ohne Ortsdurchfahrten geführt werden könnte. Andererseits würde die neue Trasse durch landschaftlich schöne und wertvolle Gebiete führen. Der Bauabschnitt nördlich A92 ist ja Realität, es gibt jedoch ernstzunehmende Überlegungen, ob ab der A92 nach Süden nicht über eine Versatzlösung nachgedacht werden sollte, da die jetzigen Planungen schon jahrzehnealt sind.

Factory Outlet Center, wie derzeit zum Beispiel in Herrieden bei Ansbach geplant

Grundsätzlich stehen wir FOCs sehr kritisch gegenüber, besonders wenn sie in die sprichwörtliche "grüne Wiese" gesetzt werden sollen und / oder bestehende Einzelhandelsstrukturen gefährden. Das geplante Factory Outlet Herrieden soll in ein bereits bestehendes Gewerbegebiet gesetzt werden und angeblich eher ein Hochpreissegment bedienen, wodurch keine volle Konkurrenz zu bestehenden Strukturen gegeben ist – wenn man den Fachleuten glauben darf. Andererseits wird Kaufkraftverlust für den Großraum Nürnberg prognostiziert. Das Für und Wider wird noch längere Zeit Behörden und Gerichte beschäftigen, wobei wie gesagt die Hauptgründe gegen FOCs in diesem Fall aus jetziger Sicht nicht voll gegeben sind.

Ausbau der niederbayerischen Donau mit Staustufen

Die Landtagsfraktion der Freien Wähler tritt für den Erhalt der frei fließenden Donau ein. In Frage käme allenfalls ein „sanfter“ Ausbau, das heißt eine Stabilisierung der Fahrrinne ohne jede Staustufe. Die Folgen für die Umwelt wären auch nach Durchführung von gut gemeinten Ausgleichsmaßnahmen zu einschneidend. Die Donauniederung nach einem Ausbau wäre eine völlig andere als vorher. Die Beispiele des Oberlaufs der Donau von Schwenningen bis Straubing belegen dies. Die Bevölkerung ist mehrheitlich gegen den Donauausbau. Die vorhergesagten Kosten von rund einer halben Milliarde Euro für ein paar zusätzliche Schifffahrtstage und wenige Zentimeter zusätzliche Kielhöhe lassen auch keinen wirtschaftliche Sinn erkennen.

*Das Interview führte Manfred Gößwald
1. April 2010*