



Pro

„Lastwagen gehören auf die Autobahn – und nicht in kleine Orte.“
Dieter Brill, Bürgerinitiative „Pro A1“



Kontra

„Wir wollen Windräder – und keine Autobahn.“
Günter Adrian, Ortsvorsteher Dorsel



A 1: 774 Kilometer – mit einer Unterbrechung

Nord-Süd-Trasse: Die A 1 führt von Heiligenhafen bis Saarbrücken – in der Eifel geht es aber über Bundes-, Kreis- und Landesstraßen

Ende im Gelände: Bei Daun endet der südliche Abschnitt der Autobahn 1 im Nichts

Autobahn A 1 - 40 Jahre Stillstand

Da fehlt doch was!

Deutschlands Autobahn Nummer 1 hat in der Eifel eine 25-Kilometer-Lücke. Wirtschaft und Politik wollen die Autobahn – Naturschützer dagegen klagen

Autos und Motorräder sind verboten auf der alten Römerstraße, die das Land schnurgerade durchtrennt. Die Motive auf dem Verbotsschild stammen aus den 1950ern, es könnte bald ein hübsches Exponat fürs Heimatmuseum sein.
In Zukunft soll an dieser Stelle bei Lommersdorf in der Eifel Motorenlärm nämlich ausdrücklich erwünscht sein. „Genau hier soll eine Auffahrt entstehen“, sagt Georg Meisel und zeigt auf eine grüne Wiese. Der Umwelt-Aktivist befürchtet das Schlimmste für seine Region. „Einer der letzten unberührten Flecken Natur in Deutschland wird zerstört“, sagt er.

Das Naturparadies verdankt seine Existenz jahrzehntelangem Stillstand. Eigentlich sollte hier bereits seit den 70er-Jahren eine der wichtigsten Fernrouten Deutschlands verlaufen: die 774 Kilometer lange Autobahn Nummer 1 zwischen

Heiligenhafen an der Ostsee und Saarbrücken an der französischen Grenze.

Doch irgendwas sprach immer dagegen, die rund 25 Kilometer lange Lücke in der Eifel zu schließen. Anfangs war es wegen der Hügellandschaft zu teuer, später blockierten Umweltschutzverbände und Grü-

ne. Erschwerend kam hinzu, dass mit Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz zwei Bundesländer zuständig sind.

Die Lücke südlich von Köln ist ein Kuriosum mitten auf der Hauptschlagader des deutschen Autobahnorganismus: Zwischen den Endstücken bei Blankenheim und Daun geht der Puls hoch, steigt der Verkehrsdruck. Mangels Autobahn quälen sich Lastwagen, Autos und Wohnmobile über ein verworrenes Kapillargeflecht aus Straßen (s. Grafik).

„Die ganzen Umwege kosten mich pro Monat 30 000 Euro“, erzählt Spediteur Hans-Josef Gräfen. Pro Tag müssten seine Lastwagen 30 Kilo-



Streit mit Stickern: Befürworter und Gegner kommunizieren über Auto-Aufkleber

Bis die ersten Bagger anrollen, werden noch Jahrzehnte ins Eifelland gehen

meter mehr abspulen. „40 Fahrten pro Tag gehen ins Ruhrgebiet“, sagt der 55-Jährige. „Die Eifel ist hier eine Art verlängerte Werkbank.“ Junge Leute würden dahin ziehen, wo sie Arbeit finden und mobil sind. Daran fehle es in der Eifel. Gräfers: „Wenn man diese Region nicht abhängen will, muss man die Autobahn jetzt bauen.“

Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen haben für die Lückenschließung politisch mittlerweile grünes Licht gegeben. Doch bis die ersten Bagger anrollen, werden noch Jahrzehnte ins Eifelland gehen. Darauf setzen Naturschützer und Autobahngegner. An einem sternmarkierten Spätsommerabend haben sie ins Bürgerhaus Lommersdorf geladen, es gibt Sprudel aus der Flasche. Der Saal ist voll, die Stimmung angriffs-lustig. Der Rheinland-Pfalz-Chef des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Harry Neumann, gibt die Parole aus: „Wir werden mit allen rechtlichen Möglichkeiten gegen diesen Unsinn vorgehen. Die Kriegskasse ist gefüllt.“

Er und seine Mitstreiter haben die Planungen durchstöbert und angeblich überall Ansatzpunkte für Klagen gefunden. Bei der Ermittlung des Autobahnbedarfs seien etwa nur die Verkehrsbelastungen, nicht aber die Verkehrsströme gemessen worden. Schätzwerte Tier- und Vogelarten wären nicht erfasst worden. Zudem müsse jedes noch so kleine Teilstück Autobahn für sich genommen eine Bedeutung für den Bundesfernverkehr haben – was



Kontra

„Jeder kämpft hier um seine Berechtigung.“

Dr. Christine Thiel, Naturschützerin

Schöne Eifel: Etwas abseits des Planungsgebiets liegen sogenannte Maare – mit Wasser gefüllte Vulkankrater

bei vier verbleibenden, nur wenige Kilometer langen Bauabschnitten so gut wie nie der Fall ist.

Die Umweltschützer sind gut vorbereitet, als Totalverweigerer wollen sie allerdings nicht gelten. Die Bundesstraße 51 könne ausgebaut werden, das reiche aus, sagen die meisten im Saal.

Jürgen Pföhler hat die „Bürger-Info-Veranstaltung“ der Autobahngegner gar nicht erst besucht. Der Landrat des Kreises Ahrweiler trägt seine Meinung lieber am Konferenzisch seines Büros vor. Für den CDU-Politiker sind „alle Argumente ausgetauscht, fachlich wie politisch. Die Karten sind gemischt.“

Von einer durchgängigen A 1 verspricht sich der frühere Jurist im Bundesverkehrsministerium sichere Jobs, Industriensiedlungen und „dringende Gewerbesteuererinnahmen“. Pföhler: „Wir können es uns nicht leisten, im Wettbewerb der Regionen zurückzufallen“. Der ländliche Raum dürfe zudem nicht abgekoppelt werden. Daher müsste auch, wie von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) vorgeschlagen, das Ver-



Pro

„Alle Argumente sind bereits ausgetauscht.“

Jürgen Pföhler (CDU), Landrat Kreis Ahrweiler

bandsklagerecht abgeschafft oder stark eingeschränkt werden (AUTO BILD 29/2013).

Rudolf Boes kennt beides – Stadt und Land. Der Geschäftsmann aus Köln betreibt in Aremberg nebenbei ein kleines Hotel-Restaurant, pendelt oft zwischen der Rheinmetropole und seinem Haus mit 21 Zimmern. Beim Frühstück sehen seine Gäste oft ein grünes Tal voller Frühnebel. Die Autobahn könnte hier ent-

langführen. Dann wäre es vorbei mit Stille und Idylle. „Ich rechne mit Lärm“, sag er. Aber: „Auf der anderen Seite müssen die Leute hier doch auch zur Arbeit kommen.“

Oder zum Nürburging. Auf der Fahrt nach Aremberg überholt ein aufgemotzter Audi A6 trotz Gegenverkehrs. Nur weil ein Golf Platz macht, kommt es nicht zur Katastrophe. Nürburging-Touristen drehen ihre halbschwererischen Aufwärmrunden gern auf der Landstraße. Wohl auch deshalb hofft die Betreibergesellschaft auf den lange ersehnten Autobahnanschluss. Besucher könnten besser an- und abreisen, glaubt Sprecherin Ann-Kathrin Schürmann. „Dies wäre gut für die Verkehrssituationen rund um den Nürburging und Umgebung.“

Auch Landwirt Günter Adrian steht auf PS-starke Modelle – nämlich Tractor. Auf einem Anhänger hat der Landwirt aus Dorsel ein Protestplakat gegen die A1 befestigt. Mehr als ein Viertel des Gemeindegebiets soll für die Autobahn draufgehen. „Die jahrzehntelangen Planungen behindern unser Dorf in seiner Entwicklung“, sagt Adrian, der auch Ortsvorsteher ist. Dorsel würde statt der Trasse lieber Wind-



Pro

„Die Lücke kostet mich jeden Monat 30 000 Euro.“

Hans-Josef Gräfen, Speditur

räder am Ortsrand bauen. Drei hauptberufliche Landwirte gibt es in dem 200-Seelen-Dorf noch. Mindestens einer müsste wegen der Autobahn dichtmachen, vermutet Bauer Adrian.

Adenus Bürgermeister Hermann-Josef Romes weiß, dass in seiner Ge-

meinde Gegner und Befürworter des Autobahnbaus leben. Entsprechend vorsichtig formuliert er sein Ja zur Autobahn. „Die Landschaft hier ist hochreizvoll. Das wegzudiskutieren wäre unredlich.“ Romes erklärt auch, wie wichtig ihm der Lückenschluss ist. „Unsere Region

Kommentar

Es tut schon weh, sich nach einem Spaziergang die lärmende A 1 inmitten der grünen Eifel vorzustellen. Doch es schmerzt auch, die Holzkreuze entlang der Landstraßen zu sehen, die sich durch eben diese Postkartenidylle schlängeln. Die Menschen sind auf das Auto angewiesen, die Verkehrsinfrastruktur aber ist auf dem Stand der 50er-Jahre. Wer nicht pendeln will, zieht der Arbeit hinterher. So werden Gegenden ohne Autobahn entvölkert. Die A 1 hat ihren Preis, allein ist sie zwar kein Wirtschaftsturbo. Aber eine enorme Erleichterung.



Claudius Maintz

hätte eine andere Entwicklung genommen, wenn mehr Gewerbe angesiedelt worden wäre“, sagt der CDU-Mann. Mit einer durchgehenden A 1 wäre das der Fall gewesen.

Frühstens 2033 wird sie fertig sein. Wenn bis dahin alle Klagen abgearbeitet sind.



Kontra

„Wir werden gegen die A 1 vorgehen. Die Kriegskasse ist gefüllt.“

Harry Neumann, BUND

Keine Autobahn: Niedrige Immobilienpreise, Lkw-Schäden, Wildkatzen

Die fehlende Autobahn hinterlässt Spuren. Die Immobilienpreise sind mangels Nachfrage im Keller, sie kosten pro Quadratmeter so viel wie mancherorts eine Teppichfliese. Vor allem im Süden der Lücke fahren Hunderte Lkw durch Dörfer, rammen zuweilen sogar Fassaden. Naturschützer fürchten, dass in der Eifel heimische Tierarten wie Wildkatze, Schwarzstorch oder Haselhuhn aussterben.



Käufer gesucht: 29,50 Euro pro Quadratmeter Bauland in Nohn



Verschätzt: Ein Lkw rammt diese Hausseite in Hillesheim



Selten: Wildkatzen genießen die Natur in der Eifel



Tragisch: Holzkreuz an der B 51 bei Blankenheim

Foto: A. Pflüger (1), A. Pflüger (2), B. Pflüger (3), A. Pflüger (4), A. Pflüger (5)



Verantwortung drin. Kumho drauf.

KUMHO TYRES

OAMTC-TEST
 Empfehlenswert
 Kumho i'ZEN KW23
 Winterreifentest 2011
 Testgröße: 195/65 R15 T
 www.oamtc.at

Innovative Technologie trifft Vertrauen. Reifen von Kumho bringen Sie sicher, sparsam und komfortabel ans Ziel. Setzen Sie auf eine gute Verbindung zur Straße – und das bei allen Witterungsbedingungen.
www.kumhotire.de

