

Das steckt hinter dem Infrastrukturatlas

Hintergrund Königsbrunns Bürgermeister und die Stadträte sehen die Maßnahmen zum Infrastrukturatlas und 5G-Netz skeptisch. Was dahintersteckt und welche Fragen offen sind

VON ADRIAN BAUER
UND PIET BOSSE

Königsbrunn Die Königsbrunner haben sich in den vergangenen Jahren wirklich nicht als Technikskeptiker hervorgetan. Gemeinsam mit den Lechwerken haben sie Pilotversuche zu bedarfsgesteuerter Straßenbeleuchtung gestartet und Hundetoiletten getestet, die selbst per Internet dem Betriebshof melden, wenn die Beutel leer sind oder der Behälter voll ist. So verwundert es doppelt, wenn sich der Stadtrat einmütig gegen eine technische Neuerung und deren Umsetzung ausspricht. Wo liegen die Bedenken bei den Stichworten Breitbandausbau, 5G-Standard und Infrastrukturatlas?

„Je geringer die Abstände zwischen den einzelnen Sendern sind, umso geringer ist die Strahlenbelastung.“

Hansjörg Durz, Bundestagsabgeordneter

Hinter dem Infrastrukturatlas steckt ein groß angelegtes Projekt der Bundesnetzagentur, „in dem Infrastrukturen, die für den Ausbau von Breitbandnetzen mitgenutzt werden könnten, dargestellt werden“. Dazu wurden 2020 von allen Kommunen Informationen angefordert zu Kabelschächten, Leerrohren oder Laternen- und Ampelmasten, die als Standorte für Antennentechnologie genutzt werden können. Denn um noch schnellere Übertragung von Daten gewährleisten zu können, braucht es ein deutlich engermaschigeres Netz.

Die Nutzungsmöglichkeiten solcher Technologien liegen beispielsweise in der Wirtschaft, aber auch im Verkehrssektor. Ein Beispiel für den Nutzen in der Industrie liefert die Firma Osram, die von Schwabmünchen aus ihre Fabriken weltweit mit der Technologie ausrustet. Die Maschinen können untereinander kommunizieren und Abläufe aufeinander abstimmen. Ein sehr gutes Beispiel für den Nutzen der Technik, sagt Bundestagsabgeordneter Hansjörg Durz aus Neusäß, der digitalpolitische Sprecher der CSU im Bundestag: „Das ist ein deutschlandweit beachtetes Pilotprojekt, in welchem man den Nutzen von 5G



Für das 5G-Netz, das man für selbstfahrende Autos braucht, reichen die großen Antennenstandorte nicht mehr aus. Dafür müsste ein engermaschigeres Netz aufgebaut werden.
Foto: Soeren Stache, dpa (Symbolbild)

sieht. Im industriellen Umfeld können Daten nahezu in Echtzeit ausgetauscht werden.“

Das Netz sei erst einmal kein Problem, sagt Hansjörg Durz: „5G kann dieselbe Datenmenge wie 4G oder 3G übertragen, aber nur mit der Hälfte oder einem Drittel der Strahlen. Je geringer die Abstände zwischen den einzelnen Sendern sind, umso geringer ist die Strahlenbelastung.“ Um gesundheitliche Gefahren zu verhindern, gebe es Grenzwerte für die zulässige Strahlung. Den Vorwurf einiger Kritiker, dass der Grenzwert der zulässigen Strahlung in Deutschland besonders hoch sei, kann Durz nicht bestätigen: „Es gibt Länder, in denen der Grenzwert geringer ist als in

Deutschland, in anderen ist er aber auch höher.“ Derzeit sehe er keinen Anhaltspunkt für eine Änderung der Grenzwerte.

Den bereits existierenden Mobilfunkstandard und die industrielle 5G-Nutzung sehen auch die Königsbrunner unproblematisch. Doch für den zweiten großen Nutzungsbereich im öffentlichen Raum sehen Bürgermeister und Stadtrat durchaus noch offene Fragen: den Verkehr. Damit selbstfahrende Autos auf den Straßen nicht die Orientierung verlieren, brauchen sie eine stabile und sehr leistungsstarke Internetverbindung. Um ein solches Netz aufzubauen, muss man viele kleine Sendevorrichtungen installieren, mit denen ein hochfrequentes

Breitbandnetz erzeugt wird. Und dazu kann man unter anderem die Daten aus dem Infrastrukturatlas verwenden.

Die Sorge gilt den Auswirkungen von neuen Sendefrequenzen, die im bisherigen Mobilfunk noch nicht genutzt werden. Dazu laufen derzeit Untersuchungen durch das Bundesamt für Strahlenschutz, ob die bisherigen Grenzwerte auch für die neuen Technologien ausreichen oder ob sie angepasst werden müssen, heißt es auf der Homepage des Bundesumweltministeriums. Beispielsweise werde untersucht, wie sich die elektromagnetischen Felder von den kleinen Basisstationen ausbreiten. Da die Wellen aufgrund ihrer Frequenz nicht mehr so tief in

den Körper eindringen können, werden verstärkt mögliche Auswirkungen auf Augen und Haut untersucht. Erste Forschungsarbeiten dazu haben bereits begonnen.

Das zweite Problemfeld, das die Königsbrunner sehen, liegt eher im politisch-juristischen Bereich: Ihnen ist ein Dorn im Auge, dass die Bundesnetzagentur mit dem Infrastrukturatlas quasi ein Monopol auf einen riesigen Datensatz aufbaut. Hier wollen sie politisch für mehr Kontrollmöglichkeiten eintreten. Immerhin: Mit der Lieferung der Daten für den Atlas gibt man nicht automatisch sein Einverständnis zum Aufbau des Breitbandnetzes. Die Kommunen dürften dabei also ein Wörtchen mitzureden haben.

Vox Corona arbeitet online am Chorgesang

Königsbrunner Chor greift zu technischen Hilfsmitteln

Königsbrunn Nach viermonatiger Pause hatte der Chor Vox Corona im Juli letzten Jahres die Chorproben wieder aufgenommen, streng nach Corona-Regeln. Doch die Proben mussten im November wegen steigender Infektionszahlen wieder eingestellt werden. Die Chorgemeinschaft hat jedoch mit ihrem Chorleiter Christian Kuchler eine Möglichkeit gefunden, das Chorgefühl zu erhalten, die Stimmen nicht ganz „einrosten“ und das in letzter Zeit eingeübte Repertoire nicht in Vergessenheit geraten zu lassen. Über Video probt Christian Kuchler jeden Montagabend mit den Stimmgruppen. Er erklärt von zu Hause aus schwierige Passagen der Chorstücke, singt vor und begleitet am Klavier, während die Sänger an ihren Computern bei ausgeschaltetem Mikrofon mitsingen oder zur Klavierbegleitung mitwirken. Manchmal ist es zwar kompliziert und dauert, bis jeder, der mitmachen will, technisch einwandfrei dabei sein kann, aber die Mitglieder freuen sich, sich wenigstens auf diese Weise „treffen“ zu können. Sie hoffen sehr, am 26. Juli im Lesepark auftreten zu können. (AZ)

Einblick in den Betriebsalltag erhalten

Bildung Die Praxisklasse der Mittelschule Bobingen richtet sich an Schüler, die sich mit dem Lernen schwertun. Bei Betriebspraktika erweitern sie ihre praktischen Fähigkeiten

VON ANJA FISCHER

Bobingen Konzentriert sitzt Niklas vor seinem Modell. Er versucht, den Draht möglichst rund zu biegen und mit dem LötKolben zu fixieren. Ermunternd schaut ihm Florian Bissinger, Leiter der Aus- und Weiterbildung bei MLB in Bobingen, über die Schulter – bis Niklas die Biegung entlangt.

Er besucht mit seinen Mitschülern die Praxisklasse der Mittelschule Bobingen, ein Projekt, das über den Sozialfonds der Europäischen Union gefördert wird. In diesen Wochen macht er ein Betriebspraktikum bei der Firma MLB im Industriepark in Bobingen und lernt Handwerksberufe im Metall und Elektrobereich kennen.

Vorstellungsgespräche werden auch geübt

Eine wichtige Erfahrung für die Schüler, weiß Eva Schulz-Zikeli, Werklehrerin an der Schule. „Der Besuch der Praxisklasse ist ab dem neunten Schulbesuchsjahr möglich. Das Angebot richtet sich an Schüler, die sich mit dem Lernen schwertun, dafür aber viele praktische Fähigkeiten haben.“ In der Praxisklasse werden diese gefördert – üblicherweise durch mehr Werkstunden und

einen Tag Betriebspraktikum in der Woche. Wegen Corona war das Praktikum in diesem Schuljahr oft nur schwer umsetzbar. Umso glücklicher schätzt sich die Mittelschule Bobingen, mit der Ausbildungswerkstätte von MLB einen Partner vor Ort zu haben. „Es ist wichtig für die Schüler, in einer Handwerksausbildungsstätte arbeiten zu können und den Umgang in einem so großen Betrieb zu erleben“, sagt Schulz-Zikeli. „Die Schüler bekommen eine Erfahrung geboten, die keine Schule so darstellen kann.“

Neben den Lötübungen – aus dem kreisrunden Draht soll ein Fahrrad entstehen – können die Schüler unter der Leitung von Florian Bissinger und Georg Frey auch im Metallbereich an Werkstücken arbeiten. „Hier wird ein Stück Blech markiert und gekörnt, dann werden mit der Standbohrmaschine Löcher gebohrt und Gewinde hineingeschnitten“, erklärt Frey. So können die Mittelschüler testen, ob ihnen der Metallberuf gefällt.

Für Niklas ist das Betriebspraktikum spannender als jede Schulwo-

che. „Das Löt machen am meisten Spaß, ich versuche genau zu arbeiten, damit ich am Ende ein schönes Fahrrad hinbekomme“, sagt er. Eine Berufswahl in dieser Richtung könnte er sich vorstellen.

Ob das tatsächlich klappt, steht noch nicht fest. Das nötige Rüstzeug bekommen die Schüler aber von Florian Bissinger und Georg Frey schon mal mit. „Wir üben auch ein Vorstellungsgespräch und geben den Schülern Feedback“, sagt Frey. Er weist auch auf die Bedeutung der Noten hin. „Das ist vielleicht ein Ansporn, sich noch mehr anzustrengen“, sagt Frey. Er macht den Schülern auch deutlich, was von einem Lehrling erwartet wird: angefangen von der korrekten Kleidung bis zum guten Benehmen gegenüber den Kollegen. Judith Harsch-Lechner von der Mittelschule Bobingen weiß, wie wichtig es ist, dass ihre Schüler ins Praktikum gehen. „Sie lernen Dinge, die sie bei einer Stellensuche dringend brauchen, und sammeln Erfahrung. Das ist immens wichtig“, betont sie. Niklas und seinen Klassenkameraden macht der Tag im Betrieb Spaß. Auch wenn es anstrengend ist, wie sie lachend zugeben. Aber das, was sie in dieser Woche lernen, könnte ihnen helfen, im Herbst eine Lehrstelle zu finden. Das sei die Anstrengung allemal wert.



Emil Reichert zeigt David Müller und Mansour Arab aus der Praxisklasse der Mittelschule Bobingen, wie die Bohrmaschine funktioniert.
Foto: Anja Fischer

Leserbriefe

» HIER SAGEN SIE IHRE MEINUNG

Für Tempo 150

Zu unseren Berichten über einen Ferrari, der mit Tempo 300 auf der Autobahn in einen Unfall verwickelt wurde:

Dass ein derartig „scharfes Geschoss“ zum Schnellfahren verleitet, liegt auf der Hand. Und weil es bisher immer noch keine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung bei uns gibt, glauben einige Schnellfahrer, sie könnten sich auf unseren Autobahnen austoben.

Allein ein Blick in die StVO und dort in § 3 Abs. (1) Satz 4 müsste sie jedoch zügeln: „Es darf nur so schnell gefahren werden, dass innerhalb der übersichtbaren Strecke gehalten werden kann.“ Bei 300 km/h und einem Anhalteweg von ca. 450 m müssten optimale Bedingungen herrschen, die Fahrbahn frei und das Wetter ebenfalls gut sein. Da sich der VW-Fahrer jedoch auf der mittleren Fahrspur bewegte und der herannahende Fahrer damit rechnen musste, dass der langsamere Fahrer möglicherweise die Spur wechseln könnte, waren daher die optimalen Bedingungen nicht mehr gegeben.

Beim Thema „Geschwindigkeitsbeschränkung“ wird regelmäßig von 130 km/h bzw. sogar 120 km/h geschrieben. Warum nicht 150 km/h?? Ich habe in den letzten Monaten auf der B 17 öfter getestet, wie man vorwärtskommt, wenn man „nur“ 155 km/h laut Tacho fährt (die Tachovorpeilung mit ca. 5 km/h bereits berücksichtigt): Man kommt zügig voran, der Verbrauch und das Abrollgeräusch ist akzeptabel, hat ein reduziertes Stressempfinden und man wird relativ selten überholt! Angesichts dessen, dass die ersten Hersteller ihre E-Fahrzeuge auf maximal 180 km/h begrenzen, schlage ich eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung von 150 km/h vor.

Hans Lichnowski, Schwabmünchen

Die Physik setzt den Fahrern Grenzen

Ebenfalls zum Ferrari-Unfall auf der Autobahn:

Wer ein Auto mit dieser Geschwindigkeit fährt, sollte sich über den Test einer bekannten deutschen Automobilzeitung über das Bremsergebnis bei einer Geschwindigkeit von 300 km/h im Klaren sein. Ein Sportwagen wurde auf 200 km/h beschleunigt, voll abgebremst und der Punkt, wo das Auto zum Stehen kam, markiert. Ein identischer Wagen wurde auf 300 km/h beschleunigt und an der gleichen Stelle die Vollbremsung eingeleitet. Ergebnis: An dem Punkt, wo der Pkw, der mit 200 fuhr, stand, ist der 300 km/h schnelle noch mit 200 (!) vorbeigefahren. Auch der beste Autofahrer kann die Physik nicht überlisten. In dem Test stand damals als Schlusssatz: Bei einem Unfall kann der Notarzt dann auch mit dem Fahrrad kommen!

Karl Rosengart, Bobingen

Vorstände sollten weniger Geld verdienen

Zu unseren Berichten über die geplante Fusion der Kreissparkasse:

Die Kreissparkasse Augsburg soll plötzlich mit der Sparkasse Memmingen-Lindau-Mindelheim fusioniert werden, obwohl deren Vorstand bis vor Kurzem betont hat, dass das Geldhaus sehr gut aufgestellt sei. Nun werden die niedrigen Zinsen für die Zusammenschlüsse von Sparkassen verantwortlich gemacht. Meines Erachtens fehlt den Sparkassen heute Geld, weil dort seit Jahren nur beim normalen Personal, nicht jedoch bei den Vorständen gespart wird. Bis heute erhalten Vorstände häufig fast das doppelte Gehalt der Bundeskanzlerin. Hätte man deren Vergütungen den Erträgen angepasst, müsste nicht so viel Personal abgebaut und Filialen geschlossen werden.

Bernd Zeitler, Schwabmünchen

» Wir freuen uns über jede Zuschrift, die sich mit der Zeitung und ihrem Inhalt auseinandersetzt. Die Einsender vertreten ihre eigene Meinung. Kürzungen bleiben in jedem Fall vorbehalten.
Bitte geben Sie unbedingt Ihre Telefonnummer an