

intelligenz statt beton natürlich mobil



Geld sparen und
die Umwelt schonen.

Das Beispiel
neue Rügenbrücke.

Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland

 **BUND**
FREUNDE DER ERDE



Die Verkehrsplanung in Deutschland folgt Konzepten aus dem letzten Jahrtausend. Die Verkehrsplanung in Deutschland verschlingt viel Geld, sie belastet die Menschen und die Umwelt. Der BUND und andere Umweltverbände setzen sich für eine Verkehrspolitik ein, die Geld spart und die Umwelt schont. Es gibt Verkehrskonzepte, die zukunftsfähig sind, die verhindern, dass unsere Zukunft betoniert wird. Sie müssen nur angepackt werden. Ein Beispiel aus Mecklenburg-Vorpommern.

Das Beispiel der neuen Rügenbrücke.

Die Insel Rügen ist nur durch den Rügendamm und eine Fährverbindung mit dem Festland verbunden. In der Hauptsaison kommt es auf dem Rügendamm regelmäßig zu Staus. Auch außerhalb der Saison behindern unzählige Ampelanlagen in Stralsund den Verkehrsfluss – zum Ärger von Anwohnern und Touristen. So soll es nicht bleiben. Darin sind sich alle einig. Streit gibt es über die Lösung des Verkehrsproblems.

Bundesregierung und Bundestag haben beschlossen, die Anbindung Rügens zu verbessern. Weitgehend parallel zur alten Strecke ist ein Neubau der B 96 von Bergen auf Rügen bis zur A 20 bei Grimmen geplant. Bis 2006 soll neben dem bestehenden Rügendamm eine neue Hochbrücke den Strelasund überqueren.

Der Neubau von Straße und Brücke kostet ein Vielfaches des Geldes, das Mecklenburg-Vorpommern jährlich für neue Straßen zur Verfügung steht. Das Stadtbild Stralsunds und die beschauliche Landschaft Rügens sind durch den Neubau bedroht. Außerdem fehlt in der Planung ein Verkehrskonzept für die gesamte Insel. Mit der neuen Anbindung wird der Stau lediglich ins Innere der Insel verschoben.

Das FORUM RÜGEN-STRALSUND – ein Zusammenschluss mehrerer Verbände – lehnt die neue Brücke und die neue dreispurige Trasse auf Rügen ab. Das Forum schlägt alternativ den moderaten Umbau der bestehenden Brücke sowie der Straßen und Kreuzungen auf Rügen vor. Zusätzlich sollten die Bahnverbindungen von und nach Rügen und der öffentliche Verkehr auf Rügen deutlich verstärkt werden. Dadurch würden etwa drei Viertel der Kosten gespart. Vor allem aber könnten Rügens Landschaft und das Stadtbild Stralsunds geschützt und mehr Straßenverkehr auf Rügen vermieden werden.

Die Planungen der Bundesregierung.

Um die Anbindung Rügens zu verbessern, legte sich die Politik frühzeitig auf den Bau einer neuen Brücke bei Stralsund und einer neuen Trasse für die Bundesstraße B 96 (B 96n) im Anschluss an die Brücke fest. Die konkrete Planung wurde seit 1992 von der *Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH* (DEGES) entwickelt.

Die Kosten für die neue zweispurige Brücke – direkt neben der bestehenden Klappbrücke von Stralsund nach Altefähr (Rügendamm) – betragen 92 Mio. €. Für den Neubau der B 96n auf Rügen kommen weitere 73 Mio. € hinzu. Inzwischen werden die Brücke und die B 96 dreispurig geplant, was 50 % höhere Kosten zur Folge haben soll (+ 82 Mio. €). Nochmals 200 Mio. € kosten die bereits weitgehend realisierte Ortsumfahrung in Stralsund und die Verlängerung bis zur A 20 bei Grimmen. Insgesamt sollen rund 450 Mio. € ausgegeben werden.

Mecklenburg-Vorpommern erhält für neue Autobahnen und Bundesstraßen aber nur gut 100 Mio. € pro Jahr vom Bund. Davon muss neben vielen Ortsumfahrungen auch die Fertigstellung der A 20 (Ostseeautobahn) finanziert werden. Für die neue Brücke steht deshalb in absehbarer Zeit nur wenig öffentliches Geld zur Verfügung. Pläne, die Brücke durch einen privaten Investor zu bauen, sind im Mai 2003 gescheitert. Deshalb muss die Brücke nun doch zu 100 % aus staatlichen Mitteln finanziert werden. Neben Bundesmitteln hoffen Land und Bund nun auf die Bewilligung von EU-Geldern.



Das historische Stadtbild von Stralsund ist durch die Verkehrsplanung der Regierung bedroht.

Teuer und wenig durchdacht.

Mit der neuen Anbindung wird der Verkehr zunehmen. Die Folgen sind mehr Lärm, mehr Abgase und die Versiegelung zusätzlicher Flächen. Das Landschaftsbild Rügens wird durch die neue autobahnähnliche Straße beeinträchtigt. Das Stadtbild Stralsunds – dessen Altstadt im Juni 2002 als Weltkulturerbe anerkannt wurde – wird durch die 128 Meter hohen Brückenpfeiler verschandelt. Brückenpfeiler und Seilkonstruktion liegen zudem direkt in der Flugschneise von Millionen Zugvögeln – zwischen zwei EU-Vogelschutzgebieten. Die Altstadt Stralsunds, die beschaulichen Landschaften, die Küsten und die über 400 Alleen – die größten Trümpfe für den Tourismus – sind durch den ansteigenden Autoverkehr bedroht.

Überdimensioniert

Der Bau der Brücke macht auch wirtschaftlich keinen Sinn. Zur Rechtfertigung des Brückenbaus legte die DEGES am Anfang völlig überhöhte Verkehrszahlen zu Grunde, die im Laufe des Verfahrens mehrmals nach unten korrigiert werden mussten. Das gängige Argument, dass mehr Straßen die lokale Wirtschaft zum Blühen bringen, widerlegen die Erfahrungen in anderen Orten – gerade in Ostdeutschland.

Nicht zu Ende gedacht

Die B 96n dient vor allem der Anbindung Rügens an die A 20. Die Straße soll in Bergen enden. Dem Projekt fehlt ein Verkehrskonzept zur Mobilität auf der gesamten Insel. Der Stau würde lediglich ins Innere der Insel verschoben.

Alternativen nicht berücksichtigt

Alternativen, die Verkehrsströme umweltfreundlicher auf die Insel zu lenken, wurden nicht untersucht. Bessere Bahn- und Busanbindungen sind wesentlich kostengünstiger und attraktiver. Andere Ferieninseln wie Usedom oder die Nordseeinseln haben es vorgemacht.

Undurchsichtige Finanzierung

Setzte man bis vor kurzem noch auf private Investoren, soll nun doch alles aus der Staatskasse finanziert werden. Ob der fest eingeplante Zuschuss aus dem Regionalfördertopf der EU jemals bewilligt wird, ist nicht zuletzt wegen der großen Konflikte mit EU-Naturschutzgebieten äußerst fraglich. Die nun eingeplanten Bundesmittel allein reichen nicht aus, um die Brücke schnell zu realisieren: Es droht eine jahrelange Baustelle.



Die Alternative.

Das FORUM RÜGEN-STRALSUND hat ein Verkehrskonzept entwickelt, das die Umwelt schützt und die Menschen nicht belastet. Kern des Konzeptes ist ein Umbau des bestehenden Rügendamms und der B96, wodurch auf den Neubau von Brücke und B96 verzichtet werden kann. Auf dem Rügendamm würde dabei eine zusätzliche dritte Fahrspur zur Verfügung gestellt. Diese könnte durch eine intelligente Ampelschaltung je nach Bedarf in eine Richtung freigegeben werden. Die bestehende B96 auf Rügen wird bis Bergen durch einen zusätzlichen schmalen Langsamfahrstreifen für Naturliebhaber und Landwirtschaftsfahrzeuge erweitert. Der »normale« Verkehr kann dann ungehindert fließen. Alle Kreuzungen werden so umgebaut, dass eine Durchfahrt ohne Ampeln gesichert ist. Schneller und langsamer Verkehr kann so »entflochten« werden. Zusätzlich sind die Bahnverbindungen von und nach Rügen sowie der öffentliche Verkehr auf der Insel deutlich zu verbessern, um die umweltfreundlichen Alternativen attraktiver für die Menschen zu machen.

Die Kosten für diese Lösung liegen bei 66 Mio. € – statt etwa 247 Mio. € für die neue Brücke und den Neubau der B 96 auf Rügen. Mit dem Alternativkonzept könnten also 181 Mio. € eingespart werden.

Billiger und schneller wirksam.

Das alternative Verkehrskonzept verbessert den Verkehrsfluss auf der Insel. Gleichzeitig bleiben die Naturschätze der Insel erhalten. Mit dem Alternativkonzept sind keine zusätzlichen Belastungen für Menschen und Natur zu erwarten. Der Anstieg des Autoverkehrs auf der Insel und damit auch die Umweltbelastungen werden begrenzt. Der zusätzliche Flächenverbrauch ist gering, die Alleen auf der Insel werden nicht beeinträchtigt und die Vogelschutzbelange werden nicht berührt. Die Insel als Erlebniswelt von Landschaft und Natur bleibt so erhalten und für Touristen attraktiv.

Geringere Kosten
und schnellere Realisierung

Mit gut einem Viertel der Kosten des Brückenprojekts kann eine angemessene Verkehrsanbindung erreicht werden. Auch die Folgekosten für den Unterhalt würden sich dadurch beträchtlich reduzieren. Das Konzept kann problemlos aus den Mitteln des Bundes finanziert werden. Die Alternative wäre damit wesentlich schneller zu realisieren. Rügen und seine Bewohner würden schneller von den Staus befreit. Das »eingesparte« Geld könnte für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, für Rad- sowie Fußwege ausgegeben werden. Diese Investitionen würden den Tourismus weiter ankurbeln – das zeigt der Erfolg der Usedomer Bäderbahn.

Regionale Förderung
statt Ideenlosigkeit

Projekte in dieser Größenordnung werden von internationalen Großkonzernen gebaut. Diese bringen eigene Arbeitskräfte und Subunternehmer mit. Lokale Baufirmen haben oft das Nachsehen. Anders bei kleineren Lösungen: Durch sie können Arbeitsplätze in der Region entstehen. Zusätzlich könnten mit den frei werdenden EU-Regionalfördergeldern Projekte zur wirtschaftlichen Entwicklung vor Ort unterstützt werden.

Neue Wege gehen

Damit in Zukunft intelligente und umweltverträgliche Lösungen umgesetzt werden, setzt sich der BUND für eine umfassende Reform

des Finanzierungs- und Planungssystems für Verkehrswege in Deutschland ein. Denn derzeit bestehen für Länder und Kommunen kaum Anreize, sich für alternative Mobilitätskonzepte wie den Vorschlag des FORUMS RÜGEN-STRALSUND einzusetzen.

Der Grund

Der Bund, der Bundesstraßen und Autobahnen zu 100 % finanziert, stellt die Mittel nur für isolierte Einzelprojekte zur Verfügung, nicht für die tatsächliche Lösung von Verkehrsproblemen. Sind Gelder für ein Straßenbauvorhaben vorgesehen, können sie nicht für Schienentrassen oder die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs ausgegeben werden.

Würde die B 96 nicht neu-, sondern nur moderat ausgebaut, wären die eingesparten Mittel für Rügen »verloren«, der geforderte Schienenausbau wäre aus ihnen nicht finanzierbar. Stattdessen würde das Geld für ein anderes Straßenprojekt ausgegeben.

Das Beispiel des Alternativkonzeptes für die Anbindung Rügens zeigt:

Für intelligente und umweltschonende Lösungen im Verkehr brauchen wir nicht mehr, sondern weniger Geld.

Damit für regionale Akteure zukünftig Anreize bestehen, sparsam mit den Mitteln umzugehen und günstigere Alternativen zu verwirklichen, fordert der BUND, dass

- ▶ der Bund den Bedarf für konkrete Verkehrsprojekte nicht gesetzlich fest schreibt,
- ▶ die Mittel nicht für Projekte, sondern für intelligente, umweltschonende und verkehrsträgerübergreifende Lösungen zur Verfügung gestellt werden,
- ▶ durch eine Änderung des Planungsverfahrens in den Regionen über diese Lösungen bei frühzeitiger Beteiligung der Umweltverbände entschieden werden kann.



Um mit dem Bundesverkehrswegeplan 2003 einen Beitrag für den Aufbau eines zukunftsfähigen Verkehrssystems in Deutschland zu leisten, fordert der BUND

Bundesverkehrswegeplan 2003

Grundlage für die Investitionen des Bundes sind der Bundesverkehrswegeplan und die daraus abgeleiteten Bedarfspläne, die als Gesetz verabschiedet werden. Im Sommer 2003 wird ein neuer Bundesverkehrswegeplan verabschiedet. Viele Verkehrsprojekte wurden vom Bund auf ihre »Bauwürdigkeit« überprüft. Die Rügenanbindung bleibt ohne erneute Bewertung im Bundesverkehrswegeplan. Angesichts der überhöhten Verkehrsprognosen und der schweren Eingriffe in die Natur eine unverständliche Entscheidung, die durch den Bundestag revidiert werden muss.

- ▶ eine Investitionsoffensive für zukunftsfähige Mobilitätsangebote: Stärkung von Schiene, öffentlichem Nahverkehr, Fahrrad und zu Fuß gehen, deren bessere Vernetzung untereinander sowie mit CarSharing und Taxi,
- ▶ ein Sanierungsprogramm und Lärmschutzmaßnahmen für bestehende Verkehrswege,
- ▶ Zurückfahren der Investitionsmittel für den Straßenneu- und -ausbau. Straßenbau nur noch in Ausnahmefällen (Abbau hoher lokaler Umweltbelastungen oder erhebliche Erreichbarkeitsdefizite), Realisierung von umweltverträglichen Straßenbaulösungen auf Basis einer integrierten Verkehrsplanung,
- ▶ den Verzicht auf verkehrspolitisch sinnlose und naturzerstörende Prestige-Projekte wie die Verlängerung der A 20 als Nordumfahrung Hamburgs (1,5 Mrd. €), die ICE-Trasse Nürnberg-Erfurt-Halle (ca. 8 Mrd. €) und den Rügendamm.

Weitere Informationen zum Bundes-
verkehrswegeplan finden Sie unter
www.bvwp.de oder beim:

Kontakt vor Ort:

BUND-Verkehrsreferat

Am Köllnischen Park 1 · 10179 Berlin
Tel. 0 30/27 58 64-82 oder -35 · Fax 0 30/27 58 64-40
tilmann.heuser@bund.net · gerrit.schrammen@bund.net

BUND Mecklenburg-Vorpommern

Zum Bahnhof 20 · 19053 Schwerin
Tel. 03 85/56 54 70 · Fax 03 85/56 36 61 · bund.mv@bund.net

FORUM RÜGEN-STRALSUND

NABU Rügen · Marlies Preller
Rugardstr. 9c · 18528 Bergen
Tel. 0 38 38/20 97 08 · Fax 0 38 38/20 97 09 · nabu.ruegen@t-online.de

WWF-Projektbüro Ostsee

Jochen Lamp · Tel. 0 38 31/29 70 18 · Fax 0 38 31/29 75 99 · lamp@wwf.de
Tribseer Straße 30 · 18439 Stralsund

Förderhinweis

Diese Publikation wurde finanziell vom Bundesumweltministerium und vom Umweltbundesamt gefördert. Die Förderer übernehmen keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter. Die geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen der Förderer übereinstimmen.

Impressum

BUND für Umwelt und Naturschutz e.V.

Am Köllnischen Park 1 · 10179 Berlin
Tel. 0 30/27 58 64-0 · Fax 0 30/27 58 64-40
bund@bund.net · www.bund.net

Text: Thorben Prenzel, Gerrit Schrammen

Redaktion: Dr. Norbert Franck (V.i.S.d.P.)

Fotos: Christian Rödel, Hansestadt Stralsund, u.hußky

Gestaltung: kipconcept, Bonn

Bitte einsenden an:

BUND · Am Köllnischen Park 1 · 10179 Berlin

Ich will ...

- ... mehr Informationen über Verkehrspolitik
- ... mehr Informationen über den BUND
- ... mehr Umwelt- und Naturschutz. Deshalb sende ich Ihnen _____ €
Scheck schicke ich mit. Den Betrag habe ich auf Ihr Spendenkonto-Nr. 232,
Sparkasse Bonn BLZ 380 500 00, Stichwort BUNDspende überwiesen.
- ... Nägel mit Köpfen machen: Ich werde BUND-Mitglied.

Vorname, Name

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift

