

Symbolprojekt Autobahn

B 26n

Westumfahrung Würzburg. Autobahntlastung durch neue Bundesstraße?



Autobahnen: Die unökologischste und ineffizienteste Form des Straßenbaus

Autobahnen und autobahnähnliche Bundesstraßen haben auch im 21. Jahrhundert für viele Politiker noch nichts von ihrer Symbolkraft verloren. Mit ihnen werden Wirtschaftswachstum und regionale Entwicklungschancen verbunden. Doch aufgrund der Dichte des heutigen Autobahnnetzes sind sie ökonomisch ineffizient und ökologisch kontraproduktiv.

Denn gerade Autobahnen verursachen gravierendste Eingriffe in ökologisch hochsensible Räume. Da sie in der Regel fern von bestehenden Straßen und Siedlungen und kaum landschaftsangepasst trassiert werden, bedeutet ihr Bau massive Eingriffe in die letzten unzerschnittenen Lebensräume und Biotopverbünde. Bisher unbelastete Räume werden mit Lärm und Schadstoffen belastet, ihr Erholungs- und Freizeitwert sinkt. Damit verlieren sie ihren Vorteil gegenüber dicht besiedelten Regionen.

In wirtschaftlich schwachen Regionen bringen sie zudem statt Arbeitsplätzen meist nur Belastungen durch Transitverkehre. Die heimische Wirtschaft wird durch zunehmenden Konkurrenzdruck geschwächt, Ansiedlungen finden allenfalls als verlängerte Werkbänke statt.

Zusätzlich konterkariert der weitere Neu- und Ausbau der Autobahnen die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene.

Die Analyse der Autobahnprojekte durch den BUND zeigt, dass ein Teil der Autobahnplanungen überflüssig ist. Insbesondere wenn die Regionen schon über gut ausgebaute Verkehrsnetze verfügen, weisen sie bei hohen ökologischen und finanziellen Kosten einen zweifelhaften Nutzen auf. Bei Autobahnplanungen, die insbesondere Regionen mit unterdurchschnittlichen Verbindungsqualitäten erschließen sollen, sind die Verbesserung des vorhandenen Straßennetzes und der Ausbau umweltgerechter Mobilitätsangebote die bessere Alternative.

Überflüssige Prestigeobjekte

Trotz evidenter Sinnlosigkeit und massive Eingriffe in einzigartige Landschaften werden auch nach dem BVWP 2003 viele umstrittene Autobahnen weitergeplant:

- Die A 20 Lübeck–Stade kam trotz eines schlechten Nutzen-Kosten-Verhältnisses und sehr hoher Umweltrisiken auf Druck des Landes Schleswig-Holstein in den Vordringlichen Bedarf. In den Gesamtkosten von 669,8 Mio. Euro sind die Kosten für den Elbtunnel bei Glückstadt nicht enthalten, weil dieser privat finanziert werden soll. Laut Gutachteruntersuchungen gehen die Verkehrsströme in diesem Bereich vor allem von Nord nach Süd. Für diese Strecke ist die A 7 über Hamburg die kürzere Verbindung.
- Der Bau der Eifel-Autobahn A 1 Blankenheim–Daun für 425,5 Mio. Euro würde 11 FFH-Gebiete – darunter ein Habitat des Schwarzstorchs – und zahlreiche regionale Biotopverbände beeinträchtigen. Es besteht für diese Autobahn kein Bedarf, denn bereits heute sorgen die A 60, die B 50 und B 51 als gut ausgebaute Bundesstraßen mit beidseitigen Bedarfsstreifen für eine gute Erschließung der Region.
- Trotz hoher ökologischer Risiken und obwohl bereits drei Autobahnen aus Nordrhein-Westfalen in die Niederlande führen, soll die A 52 Roermond–Elmpt für 27 Mio. Euro gebaut werden.
- Mit der Autobahn A 33 bei Osnabrück ist eine Abkürzung zwischen der A 1 und der A 30 geplant. Für die Einsparung von einigen Minuten sollen bei „sehr hohen Umweltrisiken“ wertvolle Biotope und Naherholungsgebiete sowie 72 Mio. Euro Steuergelder geopfert werden.
- Noch absurder ist die geplante autobahnähnliche „Westumfahrung Würzburg“ B 26 n für 379,5 Mio. Euro: Planungsziel ist laut Projektdossier die Entlastung der parallelen Autobahnen A 3 und A 7, die zusätzlich sechsstreifig ausgebaut werden sollen. Die geplante Trasse führt durch Natur- und Trinkwasserschutzgebiete und belastet die Gemeinden des Landkreises Würzburg mit zusätzlichem Lärm und Abgasen.
- Gestrichen werden muss auch die A 445 Hamm/Rhynern – AS Werl. Die parallele A 1 (Kamener Kreuz), deren Umfahrung die neue Autobahn dienen soll, wird gerade ausgebaut. Für 40,5 Mio. Euro würden zudem Anwohner der Ortschaft Hilbeck

A 100 in Berlin:

Stadtautobahn statt innerstädtischer Optimierung des ÖPNV

■ *Berlin steht vor der Pleite und kann weder das Straßennetz noch die U-Bahnen ausreichend sanieren. Der bereits begonnene Bau neuer Straßenbahntrassen soll gestoppt, der Fahrplan der S-Bahn ausgedünnt werden. Und obwohl Berlin nicht einmal die Zulaufstrecken finanzieren kann, hält die Stadt am Bau des 6,3 Kilometer langen Abschnittes des innerstädtischen Autobahnringes auf der A 100 fest. Kostenpunkt: rund 600 Mio. Euro (davon 313 Millionen Euro für den Abschnitt zwischen Autobahndreieck Neukölln und Treptower Park).*

Parallel zu einer bestehenden S-Bahn verlaufend, ergibt das Projekt weder verkehrspolitisch noch ökonomisch Sinn. Die neue Autobahn würde insgesamt zu mehr Autoverkehr in Berlin führen. Dieser aber bleibt naturgemäß nicht nur auf der Autobahn, sondern nutzt Zu- und Abfahrtstrecken. Zudem hätte die Realisierung des Projektes erhebliche Eingriffe in die gewachsene Stadtstruktur zur Folge. Sinnvoller wäre die Verwendung der Mittel für den Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems und des Radverkehrsnetzes. Davon könnte die ganze Stadt profitieren, das Ziel der Verlagerung von Autoverkehr auf Bus, Bahn und Fahrrad in die Tat umgesetzt werden. Wenn das Land Berlin auf den Bau verzichten würde, stünden ihm die Gelder nicht zur Umsetzung dieser Konzepte zur Verfügung. Statt dessen würden sie in andere Straßenbaumaßnahmen irgendwo in Deutschland fließen.

entlastet, aber über 30.000 Kfz auf die Strecke zwischen der A 4 und der A 2 in einen heute relativ unbelasteten, ökologisch sensiblen Raum mit einem Habitat der Wiesenweihe gezogen.

- Das einzig Positive an der Planung der vierstreifigen B 303n durch das Fichtelgebirge von Gefrees nach Schirnding ist die Einstufung des westlichen Teilabschnitts in den Weiteren Bedarf. Auch hier handelt es sich um ein überflüssiges Prestigeobjekt, da die Anforderungen durch die A 93 und A 6 sowie die sehr gut ausgebauten Bundesstraßen B 303, B 286 und B 22 erfüllt werden. Der Ost-West-Verkehr, mit dem der autobahnähnliche Neubau begründet wird, lag an der offiziellen Messstelle Bischofs-

grün im Jahr 2000 bei weit unter 6.000 Fahrzeugen am Tag und ist seit Jahren rückläufig. Die Trasse zerschneidet Naturparklandschaften auf 40 km Länge und entwertet damit die Erholungsregion Fichtelgebirge. Als Alternative schlagen BUND und regionale Gruppen seit langem den Ausbau der Bahnlinie Nürnberg-Marktredewitz-Prag vor. Auf diese könnte auch der im Rahmen der EU-Osterweiterung erwartete Güterverkehr verlagert werden.

Unverträglich für Mensch und Umwelt: Autobahnen in Ballungsräumen

Die geplanten Autobahnen in den Ballungsräumen widersprechen integrierten Stadtverkehrskonzepten.

Als Beispiel sei die über 600 Mio. Euro teure Berliner Stadtautobahn A 100 zwischen dem AD Neukölln und der Frankfurter Allee genannt. Die Realisierung dieser Autobahn würde weiteren Verkehr in die Stadt ziehen und damit zu zusätzlichen Belastungen führen. Die Investition in den Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems und des Radverkehrsnetzes würde dagegen der ganzen Stadt zu Gute kommen. Dies kann sich Berlin aber derzeit ebenso wenig leisten wie die Sanierung anderer Netzteile, da die Stadt faktisch pleite ist. Ebenso verhält es sich mit dem geplanten Neubau der A 52 von Essen bis Gelsenkirchen (7,1 km, 75 Mio. Euro) und dem sechsspurigen Ausbau der A 40 in Essen, Duisburg, Bochum und Dortmund (49,3 km, 955,5 Mio. Euro). Zusammen mit der B 227 zwischen Verlbergt und Essen sowie der bereits ausgebauten A 3 ergibt sich eine neue Nord-Süd-Magistrale durch das Rhein-Ruhrgebiet. Die Planungen verlaufen parallel zu einem attraktiven Regional- und S-Bahn-Angebot, das mit dem geplanten Metroexpress zwischen Dortmund und Köln noch weiter verbessert werden soll. Zudem werden die heutigen und ab 2005 verschärfte Immissionsgrenzwerte für Benzol,

A 14 Magdeburg – Schwerin:

Die „Kanzlerautobahn“

■ Außer einem Kanzlerwort kurz vor der Landtagswahl in Sachsen-Anhalt im Frühjahr 2002 gibt es keine ausreichende Begründung für die Verlängerung der A 14 von Magdeburg bis zur A 24 kurz vor Schwerin. Mit den prognostizierten 16.000 Fahrzeugen pro Tag lässt sich der Autobahnbau jedenfalls nicht begründen, diese können von einer zweistreifigen Bundesstraße locker bewältigt werden.

Aus Sicht des Naturschutzes gehört die A 14 zu den problematischsten Projekten des neuen Bundesverkehrswegeplanes. 41 Prozent der untersuchten Fläche weisen ein sehr hohes Umweltrisiko auf, weitere 24 Prozent eine hohes. Insgesamt drohen 19 FFH-Gebiete, 3 EU-Vogelschutz und 3 „International Bird Areas“ beeinträchtigt zu werden.

Für den BUND ist ein Ausbau der bestehenden Bundesstraßen, insbesondere der parallel zur geplanten Trasse verlaufenden B 189, völlig ausreichend. Dies deckt sich mit den Ergebnissen der Umweltrisikountersuchung, die eine weitgehende Bündelung der Trassenführung mit der B 189 bzw. mit der Bahnlinie Ludwigslust – Wittenberge – Stendal – Magdeburg vorschlägt. Damit könnten nicht nur die Eingriffe in wertvolle Naturschutzräume und in die Bundeskasse minimiert werden. Auch den Menschen entlang der bestehenden Bundesstraßen wäre schneller geholfen, da der abschnittsweise Ausbau der Bundesstraßen die Ortschaften schrittweise und wesentlicher schneller vom – überwiegend regionalen Verkehr – entlastet würde.



A 100 in Berlin. Der geplante Weiterbau Richtung Osten zerstört städtebauliche Strukturen, zieht PkV-Verkehr in die Stadt und verhindert doch keinen Stau.

Stickoxide und Feinstaub deutlich überschritten und machen entsprechende Minderungsmaßnahmen erforderlich.

Autobahnbau trotz besserer Alternativen

In Regionen mit erheblichen Erreichbarkeitsdefiziten kann die Verbindungsqualität statt durch den Bau von Autobahnen durch die Optimierung der vorhandenen Bundesstraßen bei gleicher Auswirkung auf den Verkehr und geringeren ökologischen und finanziellen Kosten verbessert werden. Aufgrund einer engeren Verknüpfung mit dem untergeordneten Straßennetz entlasten Bundesstraßen außerdem Ortsdurchfahrten stärker als Autobahnen. Mit dem gesparten Geld könnten zudem Schienenverbindungen ausgebaut werden – doch diesem Ansatz einer integrierten Verkehrsplanung steht das sektorale Finanzierungssystem und das Symboldenken von Bundes- und Regionalpolitikern entgegen.

Dabei wird mit den angepassten Alternativen nicht nur die Umwelt geschont und Geld gespart, sie lassen sich aufgrund einer geringeren Konfliktintensität auch schneller verwirklichen. Musterbeispiel für die Ignoranz der Planer gegenüber nachhaltigen Verkehrs-

konzepten ist die Planung der A 44 zwischen Kassel und Eisenach. Der BUND hatte den Aus- und Neubau der parallelen Bundesstraßen sowie der Mitte-Deutschland-Bahn vorgeschlagen. Diese Variante beachteten die Autobahnplaner nicht ausreichend – mit der Konsequenz, dass das Bundesverwaltungsgericht den Weiterbau der A 44 bei Hessisch-Lichtenau wegen grober Verstöße gegen das Naturschutzrecht stoppte.

Wegen Nichtbeachtung der Vorschläge des BUND hat das Bundesverwaltungsgericht auch den Weiterbau der A 73 bei Coburg untersagt. Ähnlich langwierige Gerichtsverfahren und die Steuergeldverschwendung für verkehrlich nicht gerechtfertigte Großprojekte könnten vermieden werden, wenn die A 38 Göttingen-Halle/Leipzig (630,4 Mio. Euro) und die A 72 Leipzig-Chemnitz (230,6 Mio. Euro) entsprechend der Vorschläge des BUND umgeplant würden.

Doch die Lernfähigkeit scheint begrenzt zu sein: Auch für die „Kanzler-Autobahn“ A 14 zwischen Magdeburg und Schwerin (520 Mio. Euro) und die „Volkswagen-Autobahn“ A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg (437 Mio. Euro) ist die wichtigste Begründung der politi-

Das heutige Ende der A 33 bei Borgholzhausen (Nähe Bielefeld). Demnächst soll hier weitergebaut werden, aber unter Umfahrung des FFH-Gebietes Tatenhauser Wald auf der vom BUND vorgeschlagenen Trasse.



sche Symbolwert. Bei beiden Projekten rechte fertigen die Verkehrsprognosen von durchschnittlich 16.000 Kfz pro Tag lediglich den Ausbau der vorhandenen Bundesstraßen. Aufgrund der sehr hohen Umweltrisiken sind beide Projekte der Elch-Test für den naturschutzfachlichen Planungsauftrag: Für die Verkehrskorridore müssen auch die Alternativen der Optimierung des Straßennetzes und der Ausbau der Schiene in die weitere Planung einbezogen werden.

Mit einer integrierten Planung lassen sich die absehbaren Naturschutzkonflikte bei der A 26 Moorburg–Stade, der A 1 bei Saarbrücken und der A 49 Bischhausen–Reiskirchener Dreieck vermeiden. Dies gilt ebenso für autobahnähnliche Bundesstraßenplanungen wie die B 15 zwischen Saalhaupt und Rosenheim oder die B 31 im nördlichen Bodenseeraum.

Ein Überbleibsel aus Zeiten der Autobahneuphorie ist die A 44 Ratingen–Velbert (8,7 km, 120,8 Mio. Euro), die das potenzielle FFH-Gebiet Angertal quert. Der Weiterbau östlich von Essen wurde mit dem BVWP 2003 endgültig begraben, die Verkehrsbelastung rechtfertigt lediglich eine landschaftsangepasste zweispurige Straße mit zusätzlichen Bedarfs-

streifen. Für eine staufreue und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs fordert der BUND die Realisierung der Niederbergbahn. Immerhin nur zweistreifig geplant ist der Bau der Hochrhein-Autobahn A 98 zwischen Rheinfelden und Tiengen (31,2 km, 341,5 Mio. Euro). Die Projektbewertung des BMVBW brachte das Ergebnis, dass der kleiner dimensionierte Ausbau aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung von 23.000 Kfz pro Tag ein höheres Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweist als der vierstreifige Neubau. Aufgrund der massiven Eingriffe in die vielfältigen, ökologisch wertvollen und noch unzerschnittenen Biotope des Dinkelbergs wird sie dennoch vom BUND abgelehnt, da die Optimierung der parallelen B 34 eine höhere Entlastung für die betroffenen Ortschaften bei deutlich geringeren Eingriffen brächte.

Hoffnungsschimmer und Lichtblicke

Bei der A 94 zwischen Forstinning und Heldenstein bedarf es eines Spitzengesprächs zwischen Umweltminister Jürgen Trittin und Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe, damit zumindest die Prüfung des alternativen Ausbaus der B 12 im BVWP 2003 vermerkt

wurde. Gegen diese Variante wehrt sich jedoch weiterhin der Freistaat Bayern, obwohl damit schwerwiegende Eingriffe in naturnahe Landschaften vermieden werden können. Vorbildlich dagegen Nordrhein-Westfalen: Dort hat Landesverkehrsminister Axel Horstmann für die A 33 Borgholzhausen – Bielefeld den Trassenvorschlag der Naturschutzverbände übernommen. Damit wird das FFH-Gebiet Tartenhauser Wald gerettet, auf die bereits vorbereitete Klage kann der BUND verzichten.

Immerhin: Einige Autobahnkilometer sind gestrichen oder abgestuft

Nur in wenigen Fällen hat der Bund im BVWP 2003 unsinnige Autobahnprojekte gestrichen, die schon seit Jahrzehnten aufgrund geringer Wirtschaftlichkeit und ökologischer Konflikthäufung mitgeschleppt wurden.

Mit dem Verzicht auf die A 540 Grevenbroich-AK Neuss-Süd wird mit dem Gillbachtal der letzte unzerschnittene Landschaftsraum in diesem infrastrukturell gut erschlossenen Gebiet vor der Zerstörung bewahrt. Ebenso gekippt: die seit Jahrzehnten umstrittene und nicht durchsetzbare A 44 Essen/Dilldorf-Bochum, die A 44 im Osten von Mönchengladbach und bei Dortmund sowie die B 56 bei Bonn (Ennertaufstieg und Venusbergtunnel). Dass solche Streichaktionen nur mit einsichtigen Ländern machbar sind, zeigt die Uraltplanung der A 4 Krombach-Landesgrenze NRW/Hessen: Bereits Anfang der 80er Jahre ergab eine Machbarkeitsstudie, dass die Autobahnplanung quer durch das Rothaargebirge weder ökologisch verträglich noch aus Kapazitätsgründen gerechtfertigt ist. Die überfällige Herausnahme aus dem Bedarfsplan kam auf Beschluss der jetzigen Landesregierung von Nordrhein-Westfalen zu Stande. Ab der hessischen Landesgrenze verbleibt das Projekt mit kalkulierten Kosten von knapp über einer Mrd. Euro auf Druck der dortigen Landesregierung immer noch im Weiteren Bedarf.

Ebenso verhält es sich bei der A 16 zwischen Leipzig und Cottbus. Mit der Aufnahme der vom BUND grundsätzlich unterstützten Ortsumfahrungen im Zuge der B 87 können die Ortsdurchfahrten schnell entlastet werden. Im Gegensatz zu Brandenburg hält aber der Freistaat Sachsen am Bau der Autobahn fest, sie ist deshalb auf sächsischem Gebiet im Weiteren Bedarf enthalten.

Dem Wunsch der Länder, zumindest das Trostpflaster des „Weiteren Bedarf“ für einige Dinosaurierprojekte zu erhalten ist die Bundesregierung bei der Bienwald-Autobahn A 65, der A 48 Mogendorf-Siegen, der A 64 Nordumgehung Trier, der Küstenautobahn A 22 von Westerstede nach Lübeck sowie dem Südring München im Zuge der A 99 leider gefolgt. Gesamtvolumen dieser fünf Planungen: 2746 Mio. Euro.

A 94 Forstinning - Pocking (A 3):

Chancen einer integrierten Planung nutzen

■ *Mit dem Vermerk „alternativ: Prüfung der B12“ macht der BVWP 2003 den Weg frei für eine sinnvolle Alternative zum 275 Mio. Euro teuren Abschnitt der A 94 Forstinning-Heldenstein. Bereits im Raumordnungsverfahren von 1991 wurde die B 12 als gleichwertige Trasse anerkannt. Damit werden die Chancen für diesen vom BUND und den Bürgerinitiativen geforderten Ausbau verbessert.*

Für die östlich gelegenen Teilabschnitte der A 94 Markt-Pockin ist der 24,8 km lange, 100 Mio. Euro teure Abschnitt ab Malching im Vordringlichen, der Rest im Weiteren Bedarf. Angesichts der prognostizierten Verkehrsbelastung von 17.000 Kfz pro Tag und hoher Umweltrisiken wäre auch hier allenfalls eine Optimierung der vorhandenen Bundesstraße vertretbar.

Mit den so erzielten Einsparungen bei der A 94 könnte der geplante, z.T. parallele Ausbau der Schiene zwischen Markt Schwaben und Mühldorf vorangetrieben werden. Er steht bisher im Weiteren Bedarf. Doch angesichts des Verzichts auf eine integrierte Verkehrsplanung im A 94-Korridor wird dieser verkehrsträgerübergreifende Ansatz wohl eine Vision bleiben.