

BUNDinfo zum Bundesverkehrsplan 2003

Das Dusselige Dutzend - 12 Beispiele für eine verfehlte Straßenbaupolitik

- 1 Das sinnloseste Projekt des BVWP 2003: B 166 Neuer Grenzübergang bei Schwedt
- 2 Die „Kanzlerautobahn“: A 14 Magdeburg – Schwerin
- 3 Autobahnbau für Kirchturmpolitiker: A 20 – Nord- und Westumfahrung von Hamburg
- 4 Stadtautobahn statt innerstädtischer Optimierung des ÖPNV: A 100 in Berlin: Autobahndreieck Neukölln bis zur Frankfurter Allee
- 5 Symbol für die Einheit statt menschengerechter Lösung: A 44 Kassel – Eisenach
- 6 Autobahnähnliche Bundesstraße statt integrierter Verkehrsplanung: B 31 Überlingen – Friedrichshafen
- 7 Festhalten an Dinosaurierplanungen trotz gerichtlicher Niederlagen: B 15 n Regensburg (Saalhaupt) – Landshut – Rosenheim
- 8 Straßenplaner lehnen besser Trassenalternativen ab: B 3 Ortsumgehung Celle
- 9 Neue Bundesstraße zur Entlastung paralleler Autobahnen? B 26 n: Werneck – Karlstadt – Würzburg
- 10 Ausbau der Autobahn parallel zu einer neuen Schienenstrecke: A 5 Baden-Baden – Appenweier – Basel
- 11 Festhalten an naturzerstörenden Fehlplanungen: B 96 neu – neuer Rügendamm
- 12 Integrierte Verkehrspolitik? Fehlanzeige: A 44 Ratingen – Velbert

Weitere Infos des BUND zum BVWP 2003 unter www.bvwp.de

1 Das sinnloseste Projekt des BVWP 2003:

B 166 Neuer Grenzübergang bei Schwedt

Projektnummer: BB8146	Planung: Neubau einer 2-streifigen Bundesstraße
Verkehrsstärke 2015: Rund 0 Kfz/24h	Lkw-Anteil: 13 %
Kosten und Länge: 25,3 Mio. Euro/ 3,9 km	Umweltrisiko: sehr hohes Umweltrisiko
Nutzen-Kosten-Verhältnis: 5,6	
Raumwirksamkeitsanalyse: keine Bedeutung/Wirkung	Einstufung BVWP 2003: Vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag

Bei Schwedt an der Oder wird ein neuer Grenzübergang nach Polen geplant. Sowohl für den Ex-brandenburgischen Ministerpräsidenten und aktuellen Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe als auch für Nachfolger Matthias Platzeck hat das Projekt eine hohe politische Priorität. Beide versprechen sich davon einen wirtschaftlichen Aufschwung für Schwedt. So soll die geplante Straße Verkehrsströme in die Region lenken und die Anbindung der Stadt Schwedt und ihres kaum genutzten Hafens gewährleisten.

Doch diese Ziele wird die neue Straße nicht erreichen. Für 2015 wurden vom BMVBW in den Rohdaten vom Mai 2002 nur 214 Fahrzeuge pro Tag prognostiziert. Dieser Wert, der niedrigste aller 1.800 geprüften Verkehrsprojekte, liegt sogar unter der Rundungsgrenze: im Entwurf des BVWP 2003 sind "rund 0 Fahrzeuge pro 24 Stunden" ausgewiesen.

Erstaunlicherweise wurde dennoch ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,6 errechnet. Wie die hohen Nutzen angesichts eines nur 3 km südlich gelegenen Grenzübergangs (der in den letzten Jahren für 20 Mio. Euro ausgebaut wurde) ermittelt werden konnten, ist für den BUND nicht nachvollziehbar. Denn auch die städtebauliche Bewertung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes konnte keine Entlastung für die Anwohner der Durchfahrtsstraßen in Schwedt durch die neue Straße belegen – weil sie kaum jemand nutzen wird. Erklärbar sind aber die niedrigen Kosten für den Grenzübergang über die Oder: da die Grenze vor der Oder liegt, müsste die Brücke über den Fluss von polnischer Seite finanziert werden.

Hinzu kommen schwerwiegende Eingriffe in die Natur: Die Umweltrisikoeinschätzung konstatiert auf 76,0 % ein sehr hohes Umweltrisiko. Die Beeinträchtigung eines EU-Vogelschutzgebietes ist unvermeidbar

Trotz heftigen politischen Drucks der Stadt regt sich vor Ort Protest. Auch die angrenzende polnische Woiwodschaft Westpommern lehnt den neuen Grenzübergang ab. Auf der polnischen Seite würde der Grenzübergang auf eine parallel zur Oder verlaufende Straße führen. Außerdem gibt es dort auf polnischer Seite keinerlei Industrieansiedlungen, sondern ein großes Naturschutzgebiets, das Polen schützen möchten. Deswegen gibt es auch keine Möglichkeit, die Straße sinnvoll an das polnische Fernstraßennetz anzubinden.

Fazit: Das Projekt spricht für sich. In seiner Sinnlosigkeit schlägt es alle andere Projekte des Bundesverkehrswegeplanes.

2 Die „Kanzlerautobahn“: A 14 Magdeburg – Schwerin

Projektnummer: ST5142	Planung: Neubau einer 4-streifigen Autobahn
Verkehrsstärke 2015: 16. 000 Kfz/24h	Lkw-Anteil: 21 %
Kosten und Länge: 1.284,5 Mio. Euro/ 341,3 km; nur A 14: 623,7 Mio. € / 129,4 km	Umweltrisiko: sehr hohes Umweltrisiko
Nutzen-Kosten-Verhältnis: 3,4	
Raumwirksamkeitsanalyse: Von herausragender Bedeutung	Einstufung BVWP 2003: Vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag

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.

Die Interpretation der BVWP-Bewertungsergebnisse ist allerdings nicht einfach, da die A 14 zusammen mit der weiter westlich geplanten, parallel verlaufenden A 39 sowie dem Neu- und Ausbau mehrerer Bundesstraßen als ein Projekt bewertet wurde. Die Bewertungsergebnisse für das Projekt sind offenbar den politischen Wünschen angepasst: In den Rohdaten vom Mai 2002 wies das Projekt noch Gesamtkosten von 1.489,9 Mio. EUR für eine Gesamtlänge von 353,3 km auf. Die Kosten pro Kilometer beliefen sich auf 4,2 Mio. Euro pro km - ein vergleichsweise niedriger Wert. Im vorliegenden Entwurf des BVWP sank dieser Wert auf 3,8 Mio. Euro pro km. Ein realistischer Kostenansatz, der auch die aufwendige Elbquerung berücksichtigen würde, hätte ein wesentliches niedrigeres Nutzen-Kosten-Verhältnisses von möglicherweise unter 2 zur Folge. Wäre die A 14 isoliert bewertet worden, vielleicht sogar noch weniger.

Aus Sicht des Naturschutzes gehört die A 14 zu den problematischsten Projekten des neuen Bundesverkehrswegeplanes. 41 % der untersuchten Fläche weisen ein sehr hohes Umweltrisiko auf, weitere 24 % ein hohes. Insgesamt drohen 19 FFH-Gebiete, 3 EU-Vogelschutz und 3 „International Bird Areas“ beeinträchtigt zu werden. Außerdem weist das Gesamtprojekt sehr große Zerschneidungseffekte auf. Völlig zu Recht sind deswegen alle Teilabschnitte des Straßen-Pakets unter einen naturschutzfachlichen Vorbehalt gestellt worden.

Nach Auffassung des BUND und anderer Verbände 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 wesentlich schneller vom – überwiegend regionalen Verkehr - entlastet würde.

Fazit: Gegen ein Kanzlerwort scheinen sinnvolle Alternativvorschläge keine Chance zu haben. Wie bei den z.T. am Bedarf vorbei gebauten Verkehrsprojekten Deutsche Einheit soll mit der A 14 ein weiteres Symbolprojekt für den Aufbau Ost in den Sand gesetzt werden, ohne einen wirklichen Nutzen für die Region zu stiften.

3 Autobahnbau für Kirchturmpolitiker: A 20 – Nord- und Westumfahrung von Hamburg

Projektnummer: SH 5001	Planung: Neubau einer 4-streifigen Autobahn
Verkehrsstärke 2015: 21. 000 Kfz/24h	Lkw-Anteil: 21 %
Kosten und Länge: 1.285 Mio. Euro/ 161 km	Umweltrisiko: sehr hohes Umweltrisiko
Nutzen-Kosten-Verhältnis: 2,6	
Raumwirksamkeitsanalyse: Von sehr hoher Bedeutung	Einstufung BVWP 2003: Vordringlicher Bedarf und weiterer Bedarf mit Planungsrecht, alle mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag

Den Bau der A 20 nördlich von Hamburg begründen deren Befürworter damit, dass der Verkehrsknoten Hamburg umfahren werden muss. Lübeck, Hamburg und Bremen, bereits über die A 1 auf direktem Weg verbunden, sollen durch eine zweite (längere) Strecke nördlich Hamburgs, verknüpft werden.

Da die Trasse durch relative unberührte Gebiete führt, sind 60 % der betroffenen Flächen mit einem hohem oder sehr hohem Umweltrisiko behaftet. Insgesamt 11 FFH-Gebiete, 3 EU-Vogelschutz und 2 „International Bird Areas“ würden beeinträchtigt. Alle Teilabschnitte stehen daher zu Recht unter einem besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag.

Bei den Kosten des Projektes wurde die Elbquerung nicht einbezogen, weil dafür eine – wegen der Kosten von mindestens 1 Mrd. € völlig unrealistische – private Finanzierung mit Mautbetrieb vorgesehen ist. Doch auch ohne Berücksichtigung dieser Kosten schneidet die A 20 bei der gesamtwirtschaftlichen Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,6 sehr schlecht ab. Die Verkehrsprognosen des Bundesverkehrswegeplanes sind so gering, dass das vorhandene Straßennetz die erwarteten Verkehrsströme bereits heute ohne nennenswerte Ausbauten aufnehmen könnte.

Dies ist auch Ausdruck dafür, dass die Streckenführung der A 20 für Fahrzeuge aus dem Ostseeraum völlig unattraktiv ist. Weil es die geringsten Verkehrszahlen aufweist, hat das BMVBW das zentrale Verbindungsstück zwischen A 21 und A 7 nur in den Weiteren Bedarf eingestellt und widerlegt damit alle Aussagen über die überregionale Bedeutung der A 20. Auf Druck der schleswig-holsteinischen Regierung schlägt das BMVBW aber inkonsequenterweise die Realisierung der östlichen und westlichen Teilabschnitte für den „Vordringlichen Bedarf“ vor. Die einzigen Fernverkehrsströme, die überhaupt um Hamburg herum geführt werden könnten, wären die über die A 7 von und nach Dänemark. Doch selbst hierfür wäre die neue Streckenführung etwa gleich lang wie durch den bestehenden Elbtunnel.

Da es für die A 20 keinen echten verkehrlichen Bedarf gibt, kann sie nach Auffassung des BUND ersatzlos gestrichen werden. Der Schlüssel zur Lösung der Verkehrsprobleme im Norden liegt in Hamburg. Schließlich wird die A 20 mit dem oft verstopften Elbtunnel begründet. Abgesehen davon, dass die 800 Mio. € teure 4. Röhre seit einem halben Jahr in Betrieb ist, ist das Hauptproblem für den Elbtunnel nicht der Transitverkehr, sondern der Regionalverkehr. Lösungsansatz für die verbesserte Anbindung des westlichen Hamburgs ist daher der Ausbau der S-Bahn, für den zu wenig Geld zur Verfügung steht.

Fazit: Der BUND schließt sich Bundeskanzler Gerhard Schröder an, der sich als niedersächsischer Ministerpräsident am 18. Juli 1996 im TAGBLATT wie folgt zur A 20 äußerte: „Die Regionalpolitiker, die das unterstützen, sitzen auf dem völlig falschen Dampfer. Wer nicht kapiert, dass eine Schwächung Hamburgs auch diese Region schwächt, der betreibt Kirchturmpolitik.“

4 Stadtautobahn statt innerstädtischer Optimierung des ÖPNV: A 100 in Berlin: Autobahndreieck Neukölln bis zur Frankfurter Allee

Projektnummer: BE 6601	Planung: Neubau einer 6-streifigen Autobahn
Verkehrsstärke 2015: 109. 000 Kfz/24h	Lkw-Anteil: 14 %
Kosten und Länge: 598,9 Mio. Euro/ 6,3 km	Umweltrisiko: sehr hohes Umweltrisiko (Screening des BfN)
Nutzen-Kosten-Verhältnis: 3,1	
Raumwirksamkeitsanalyse: Von hoher Bedeutung	Einstufung BVWP 2003: Vordringlicher Bedarf bis Treptower Park, Weiterer Bedarf mit Planungsrecht bis Frankfurter Allee

Berlin steht vor der Pleite, kann daher weder das vorhandene Straßennetz noch die U-Bahnen ausreichend sanieren. Der bereits begonnener Bau neuer Straßenbahntrassen soll gestoppt, der Fahrplan der S-Bahn ausgedünnt werden. Und obwohl Berlin nicht einmal die Zulaufstrecken finanzieren kann, beharrt die Stadt auf dem Bau eines 6,3 Kilometer langen Abschnittes des innerstädtischen Autobahnringes auf der A 100. Kostenpunkt: rund 600 Mio. €. Da andere Projekte wie die A 113 Vorrang haben, lässt sich das Gesamtprojekt kaum vor dem Jahr 2030 realisieren. Dennoch hält Berlin an dem Projekt fest, schließlich muss nicht Berlin die Mittel aufbringen, sondern der Bund zahlt 100 %.

Die Realisierung des Projektes hätte erhebliche Eingriffe in die gewachsene Stadtstruktur zur Folge, mindestens 100 Wohnungen, erhebliche Anteile von Gewerbeflächen und Kleingartenflächen müssten dafür vernichtet werden. Zudem würde es verschiedene Stadtviertel als neue Barriere zerschneiden, da wegen der hohen Kosten nur Teilstücke in Tunnellage gebaut werden sollen.

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. Diese wären dann wesentlich stärker als heute belastet.

Entsprechend wird das Projekt von den Anwohnern in den betroffenen Gebieten weitgehend abgelehnt. Sinnvoller wäre die Verwendung der Mittel für den Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems und des Radverkehrsnetzes. Davon könnte die ganze Stadt profitieren und das Ziel der Verlagerung von Autoverkehr auf Bus, Bahn und Fahrrad in die Tat umgesetzt werden. Wenn das Land Berlin allerdings auf den Bau der A 100 verzichten würde, stünden ihm Gelder nicht für die Umsetzung dieser Konzepte zur Verfügung. Statt dessen würden sie in andere Straßenbaumaßnahmen irgendwo in Deutschland fließen, deren Verkehrsbelastung weit unter einer durchschnittlichen Berliner Hauptstraße liegt.

Fazit: Obwohl der Weiterbau der A 100 allen Zielen der Berliner Verkehrspolitik widerspricht, hält die Stadt an den Bauplänen fest. Verantwortlich dafür ist die Logik des jetzigen Planungs- und Finanzierungssystems, da Berlin seinen Anteil aus dem Straßenbauetat des Bundes weder für die Sanierung des landeseigenen Straßennetzes noch die Verbesserung des ÖPNV oder des Fahrradverkehrs einsetzen kann. So lange diese Logik nicht geändert wird, haben intelligente Konzepte einer integrierten Verkehrsplanung (fast) keine Chance.

5 Symbol für die Einheit statt menschengerechter Lösung: A 44 Kassel – Eisenach

Projektnummer:	Planung: Neubau einer 4-streifigen Autobahn
Verkehrsstärke 2015:	Lkw-Anteil: -
Kosten und Länge: 1.002,8 Mio. € / 30,8 km	Umweltrisiko: nicht untersucht
Nutzen-Kosten-Verhältnis:	
Raumwirksamkeitsanalyse: Von hoher Bedeutung	Einstufung BVWP 2003: Vordringlicher Bedarf, laufende und fest disponierte Vorhaben

Hinweis: Da das Projekt als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit zum indisponiblen Bedarf zählt, wurde es im Rahmen des BVWP 2003 nicht erneut bewertet

Die A 44 zwischen Kassel und Wommen bei Eisenach ist eines der noch vor dem Bundesverkehrswegeplan von 1992 beschlossenen „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“. Die über 10-jährige Planungsgeschichte ist ein Paradebeispiel für die Ignoranz der Straßenplaner gegenüber den konstruktiven Vorschlägen der Umweltverbände.

Um die Anwohner der B 7 von den nach der deutschen Einheit gestiegenen Verkehrsströmen zügig zu entlasten, hat sich der BUND zu Beginn der 1990er-Jahre gemeinsam mit 30 lokalen Initiativen und Gruppen für den Bau von Ortsumfahrungen an der B 7 und den Ausbau der Schienenverbindung der „Mitte-Deutschland-Bahn“ eingesetzt. Statt diesem Konzept zu folgen und die Anwohner schnell zu entlasten, wollte die Bundespolitik ein Symbol für das Zusammenwachsen der beiden deutschen Staaten setzen. Deshalb soll mit der A 44 eine komplett neue Autobahn parallel zur B 7 gebaut werden.

Diese wird jedoch so schnell nicht kommen: Das Bundesverwaltungsgericht hat den Weiterbau der A 44 wegen erheblicher Eingriffe in das FFH-Gebiet Lichtenauer Hochebene gestoppt. Auch andere Abschnitte sind wegen der Betroffenheit von FFH-Gebieten umstritten. Das hessische Verkehrsministerium stützt sich darauf, dass diese FFH-Gebiete in der Planungsphase nicht bekannt gewesen seien. Dies kann jedoch nicht überzeugen: zum einen hat das Land Hessen selbst in diesem Bereich zwei weitere FFH-Gebiete gemeldet („Trimberg“ und „Werra- und Wehretal“), zum anderen hatte der BUND ebenso wie die Umweltgutachten bereits im frühen Planungsstadium auf die besondere Bedeutung des für die Trasse der A 44 vorgesehenen Landschaftsraumes hingewiesen und das Alternativkonzept des Aus- und Neubaus der B 7 vorgelegt.

Obwohl die Umweltverbände nur auf Grund von Planungsfehlern der Straßenbauverwaltung und der Arroganz der Politik im Umgang mit Naturschutzargumenten den Bau eines Teilabschnittes der A 44 vor Gericht stoppen konnte, wird der BUND als Kläger für die verzögerte Entlastung der Ortschaften verantwortlich gemacht. Von führenden Landespolitikern wird die Stimmung so weit geschürt, dass Einige sogar vor Morddrohungen gegen ehrenamtliche, engagierte Naturschützer nicht zurückschrecken. Dass sich der BUND von Beginn an für umweltverträgliche Lösungen zur Entlastung der Anwohner eingesetzt hat und die Politik mit der Wahl der teuersten Lösung eine schnelle Entlastung der Anwohner verhindert hat, wird völlig ausgeblendet.

Fazit: Sinnvolle Lösungen für Konflikte zwischen dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und Naturschutz lassen sich nur in einem offenen Dialog finden. Um eine jahrelange Blockade zu vermeiden, sollten in einem demokratischen Rechtsstaat die Argumente und Alternativvorschläge der Naturschützer ernst genommen werden. Dies wäre nicht nur ein Beitrag für eine ökologischere Gestaltung des Verkehrssystems, sondern auch für die politische Kultur in Deutschland.

6 Autobahnähnliche Bundesstraße statt integrierter Verkehrsplanung: B 31 Überlingen – Friedrichshafen

Projektnummer: BW6525 alternativ: BW6148	Planung: vierstreifiger Ausbau von Überlingen und bei Friedrichshafen sowie Neubau zwischen Stetten und Immenstaad
Verkehrsstärke 2015: 26.000 Kfz/24 h	Lkw-Anteil: 12 %
Kosten und Länge: 212,4 Mio. EUR / 30,3 km	Umweltrisiko: mittel
Nutzen-Kosten-Verhältnis: 3,8	
Raumwirksamkeitsanalyse: hohe Bedeutung	Einstufung BVWP 2003: Vordringlicher Bedarf

Die B 31 neu zwischen Überlingen und Friedrichshafen steht exemplarisch für das Scheitern einer integrierten Verkehrsplanung. Zwar sehen alle beteiligten Akteure einen großen Handlungsbedarf für eine Verbesserung des derzeitigen Zustandes, intelligente Alternativlösungen einer verkehrsträgerübergreifenden Planung aber werden durch das Festhalten am Bau einer überdimensionierten Bundesstraße blockiert.

Die umstrittene Planung für die B 31 sieht mitten in der Ferienregion am Bodensee den Neu- und Ausbau einer vierstreifigen, autobahnähnlichen Bundesstraße vor. Mit dieser soll nach Planung des Landes die bestehende B 31 vom Verkehr entlastet werden. Verbunden ist diese Planung außerdem mit dem ca. 90 Mrd. Euro teuren, vierstreifigen Neubau der B 30 von Friedrichshafen nach Ravensburg

Die Planungen treffen auf massiven Widerstand von Bürgern und Landwirtschaft am Bodensee. Umstritten sind sowohl der Neubauabschnitt zwischen Stetten und Immenstaad als auch die überdimensionierten Ausbauabschnitte. Dadurch würde die B 31 neu zu einer unüberwindbaren Schneise für Mensch und Natur. Bereits 1993 wurde in einer Umweltverträglichkeitsstudie festgestellt, dass „die zu erwartenden Verkehrsentlastungen durch Neubauvarianten in keinem Verhältnis zu ihren ökologischen Risiken stehen“. Demgegenüber stellt die BVWP-Umweltrisikoeinschätzung beim Planfall BW6148 nur ein mittleres Risiko fest.

Die Umweltverbände und Bürgerinitiativen haben ein umfassendes Alternativkonzept zum Bau der B 31 neu und der B 30 neu vorgelegt. Dieses umfasst den Ausbau des Schienenverkehrs am Bodensee, den Bau einer Straßenbahn zwischen Friedrichshafen über Meersburg nach Überlingen und generell die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und Lärmschutzmaßnahmen in den betroffenen Orten. Das Konzept beinhaltet auch den Bau einer kleineren Ortsumfahrung (Meckenbeuren-Ost) und Tunnel bzw. Einhausung (Hagnau, Uhdlingen, Immenstaad) an der bestehenden B 31. Da diese ortsnah geplant sind, haben sie weniger Eingriffe in wertvolle Natur- und Landwirtschaftsflächen zur Folge. Außerdem verbrauchen sie weniger Flächen, führen nicht zu einer weiteren Zerschneidung der Landschaft und entlasten die betroffenen Ortschaften besser.

Fazit: Das alternative, integrierte Verkehrskonzept hat derzeit keine Chance. Im Planungsprozess spielt allein der Straßenbau eine Rolle, der vom Bund mit 100 % gefördert wird. Obwohl das Alternativkonzept sowohl ökologisch als auch ökonomisch sinnvoller ist, scheitert es an den vorherrschenden Planungsstrukturen.

7 Festhalten an Dinosaurierplanungen trotz gerichtlicher Niederlagen: B 15 n Regensburg (Saalhaupt) – Landshut – Rosenheim

Projektnummern: BY6608, BY6609, BY5518	Planung: vierstreifiger Neubau
Verkehrsstärke 2015: 21.000/7.000/14.000 KFZ/24 h	Lkw-Anteil: 15 % / 10 % / 17 %
Kosten und Länge: 148,1 Mio. Euro/ 69,8 km	Umweltrisiko: auf dem geprüften Abschnitt: sehr hoch
Nutzen-Kosten-Verhältnis: 6,3/2,6/3,2	
Raumwirksamkeitsanalyse: von mittlerer/hoher/herausragender Bedeutung	Einstufung BVWP 2003: Abschnittsweise Vordringlicher oder Weiterer Bedarf, teilweise mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag

Die Planungen für einen vierstreifigen Neubau der B 15 zwischen Saalhaupt (bei Regensburg), Landshut und Rosenheim ist ein weiteres Musterbeispiel für die Starrsinnigkeit von Straßenplanern. Diese beharren weiterhin auf dem überdimensionierten, autobahnähnlichen Straßenbauprojekt, das bereits seit den 70er Jahren, damals als Autobahn A 93, geplant wurde. Vorgesehen ist nun der vierstreifige Neubau der B 15 zwischen den Autobahnen A 92 und A 8, mitten durch eine der letzten großräumigen, naturnahen und bäuerlichen Kulturlandschaften Bayerns. Das positivste an der Planung ist, dass das Bundesverwaltungsgericht mit mehreren Urteilen den Bau auch nur eines Meters bislang verhindert hat.

In den vordringlichen Bedarf des BVWP 2003 sind nur die Abschnitte aufgenommen worden, die bereits planfestgestellt sind. Diese (Abschnitte Saalhaupt-Neufahrn, Geisenhausen-Velden sowie die Westtangente Rosenheim) wurden aber erfolgreich wegen Missachtung des Natur- und Umweltrechts beklagt. Die restlichen Abschnitte haben aufgrund ihrer sehr hohen Umweltrisiken einen besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag oder sollen nur in weiteren Bedarf eingestellt werden.

Alternativen zum Projekt liegen seit Jahren vor und werden von den Umweltverbänden und sogar einigen betroffenen Kommunen unterstützt. Das Konzept beinhaltet neben der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene den Bau ortsnaher Umfahrungen an stark belasteten Orten entlang der bestehenden B 15 und der B 299. Deren Vorteil wäre, dass sie auch ein Großteil des Nah-, Ziel- und Quellverkehrs aufnehmen könnten. Die B 15n hingegen soll weitab der Ortschaften verlaufen und könnte deswegen nur den Transitverkehr aufnehmen. Dieser liegt aber durchschnittlich bei nur knapp über 4.000 Fahrzeugen täglich und macht damit – wie bei den meisten geplanten Ortsumgehungen – nur einen kleinen Teil der Verkehrsbelastung aus.

Fazit: Selbst wenn die bayrische Staatsregierung und das Bundesverkehrsministerium den Bau des Projektes weiterhin durchziehen und alle anstehenden und zukünftigen Gerichtsverfahren gewinnen sollten, wird das Projekt nicht vor 2030 fertiggestellt. Sollten die Straßenplaner nach über 30 Jahren endlich einmal die Umweltverbände und ihre Alternativen ernst nehmen, können alle gewinnen: Die Anwohner durch eine schnellere und wirklich effektive Lärmentlastung, die Natur durch einen naturschonenden, angepassten Ausbau der bestehenden Straßen und der Steuerzahler durch eingesparte Millionenbeträge.

Weitere Informationen unter: www.landshut.org/bund-naturschutz/Akt/b15neu.html

8 Straßenplaner lehnen besser Trassenalternativen ab: B 3 Ortsumgehung Celle:

Projektnummern: NI6048	Planung: 2 streifiger Neubau im Zuge der B 3
Verkehrsstärke 2015: 13000 Kfz/24h	Lkw-Anteil: 12%
Kosten und Länge: 77,7 Mio.EUR / 14,5 km	Umweltrisiko: sehr hoch
Nutzen-Kosten-Verhältnis: 6,1	
Raumwirksamkeitsanalyse: mittel	Einstufung BVWP 2003: Vordringlicher Bedarf

„Warum einfach, wenn es auch teuer geht?“ könnte das Motto der Straßenplaner für die B 3 bei Celle sein. Um die Innenstadt zu entlasten, sehen die Planungen für mindestens 70 Mio. Euro eine zweistreifige Ostumfahrung der Stadt vor. Diese verläuft fern der Innenstadt und ist wegen des Eingriffs in FFH-Gebiete mit sehr hohen ökologischen Risiken verbunden. Aufgrund des bei der Bundesverkehrswegeplanung ermittelten sehr hohen Umweltrisikos soll die Trassenführung jetzt noch weiter in den Osten verschoben werden. Auch dort sind u.a. wegen der Überwindung von 4 Fluss- oder Bachtälern über etliche Kilometer Dammbauten oder Aufständungen erforderlich. Da der Hauptteil des Verkehrs aber insbesondere in die Innenstadt geht, ist die Entlastungswirkung für die Stadt gering. So kommt das BMVBW in der städtebaulichen Bewertung selbst zu dem Schluss, dass das Projekt „für die Entlastung von Ortsdurchfahrten eine geringe Bedeutung“ hat. Dennoch wurde die Straße in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Begründet wird dies mit dem zweifelhaften Nutzen-Kosten-Faktor von 6,1. Hauptgrund dürfte aber eher sein, dass vor Ort in den nächsten Wochen der Planfeststellungsbeschluss für den ersten (ökologisch unproblematischeren) Teilabschnitt geht. Das ist typische Planung nach Salami taktik: Sachzwänge werden geschaffen, in dem keine Gesamtprojektplanung betrieben wird, sondern mit zunächst „unproblematischen“ Teilabschnitten Sachzwänge geschaffen werden.

Vom BUND und Bürgerinitiativen wird das Projekt in dieser Form abgelehnt. Um die Entlastung der Innenstadt zu erreichen, wird stattdessen eine Westumgehung vorgeschlagen, bei der überwiegend das bereits vorhandene Straßennetz genutzt werden soll. Die erste Konzeption dieser Westumgehung schnitt im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung schon vor 15 Jahren deutlich besser ab als die Ostumgehung. Um den Vorschlag an die veränderten Bedingungen anzupassen, hat der BUND gemeinsam mit anderen Gegnern der B 3 für das laufende Planfeststellungsverfahren ein weiteres Gutachten vorgelegt. Dieses zeigt auf, dass diese Alternative nicht nur verkehrlich sinnvoller, sondern mit 45 Mio. Euro auch deutlich günstiger ist. Allerdings würde die Baulast für den Ausbau der vorhandenen Straßen bei der Stadt Celle liegen. Klar, dass sich diese lieber die östliche Ortsumgehung zu 100 % vom Bund finanzieren lassen will.

Fazit: Sollte das Projekt im BVWP bleiben und planfestgestellt werden, kann der BUND die Straßenplanung mit guten Erfolgchancen beklagen. Nach der entsprechenden Vergeudung von Zeit und Geld wird dann ggf. in einigen Jahren die Planung der Westumgehung umgesetzt. Wird hingegen im Rahmen des BVWP 2003 das Projekt modifiziert, kann jetzt schon die Planung für die sinnvolle Alternative vorangetrieben werden.

9 Neue Bundesstraße zur Entlastung paralleler Autobahnen? B 26 n: Werneck – Karlstadt – Würzburg

Projektnummer: BY5611	Planung: 2 streifiger Neubau im Zuge der B 3
Verkehrsstärke 2015: 36.000 Kfz/24h	Lkw-Anteil: 21 %
Kosten und Länge: 379,5 Mio Euro/ 46 km	Umweltrisiko: sehr hoch
Nutzen-Kosten-Verhältnis: 5,2	
Raumwirksamkeitsanalyse: keine Bedeutung	Einstufung BVWP 2003: Vordringlicher Bedarf für Werneck – Karlstadt, Weiterer Bedarf für Karlstadt bis Würzburg, jeweils mit naturschutzfachlichem Planungsauftrag

Wird der Bau der meisten neuen Bundesstraßen mit der Entlastung von Ortschaften begründet, so ist das Planungsziel für die B 26n zwischen Würzburg und Werneck die Entlastung der Autobahnen A 7 und A 3 im Großraum Würzburg.

Die Autobahnen sollen zwar sechsstreifig ausgebaut werden, wobei die A 3 im Vordringlichen Bedarf, die A 7 im weiteren Bedarf enthalten ist. Dennoch hat das BMVBW auch den vierspurigen Neubau der B 26n (mit Standspuren) zwischen Werneck und Karlstadt in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Dagegen ist das Teilstück von Karlstadt bis westlich von Würzburg aufgrund „der finanziellen Rahmenbedingungen“ nur im weiteren Bedarf enthalten. Beide Abschnitte sind aufgrund der sehr hohen Umweltrisiken mit einem naturschutzfachlichen Planungsauftrag versehen. Während sich die Umweltrisikoeinschätzung aufgrund der massiven Eingriffe in hochwertige Naturschutzflächen nachvollziehen lässt, ist die Nutzen-Kosten-Analyse völlig unplausibel: Lag die prognostizierte Verkehrsbelastung für die B 26n in den Rohdaten des BMVBW vom Mai 2002 noch bei ca. 14.000 Kfz/24 h und einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,8, sind es im Mai 2003 plötzlich rund 36.000 Kfz/24 h und einem NKV von 5,2.

Den Anwohnern im Gebiet bringt das Projekt nichts Gutes: Das BMVBW stellt in seinen städtebaulichen Bewertungen selbst fest, dass die B 26n keine nennenswerte Bedeutung für die Entlastung von Ortsdurchfahrten aufweist. Auf einigen Abschnitten wird sogar mit einer Erhöhung der Lärmbelastungen gerechnet.

Die Mühe einer umfassenden naturschutzfachlichen Planung und die Konflikte mit der betroffenen Bevölkerung könnten sich die Planer ersparen, würden sie die Vorschläge der Umweltverbände umsetzen. Wie bei den anderen Projekten umfassen auch diese die Optimierung des öffentlichen Verkehrs im Großraum Würzburg und – bei hochbelasteten Ortsdurchfahrten – die Optimierung des vorhandenen Straßennetzes. Die Anmeldung Verlegung der B 26 bei Stetten-Marbach zog der Freistaat Bayern jedoch mit Hinweis auf die Westumgehung bei den Anmeldungen zum BVWP 2003 zurück.

Fazit: Mit überhöhten Nutzenberechnungen soll unter dem Deckmantel einer Bundesstraße eine neue Autobahn gebaut werden, die angesichts der Naturschutzkonflikte, der zusätzlichen Zerschneidungen, Lärm- und Verkehrsbelastungen einerseits sowie der vorhandenen Autobahnen und der naturschonenden, kostensparenden Alternativen andererseits schlicht eine Verschwendung von Steuergeldern ist.

10 Ausbau der Autobahn parallel zu einer neuen Schienenstrecke: A 5 Baden-Baden – Appenweier – Basel

Projektnummer: BW5003, BW5006 (alt. BW5501, BW5502)	Planung: Erweiterung der A 5 von 4 auf 6 Fahrstreifen mit Standstreifen
Verkehrsstärke 2015: 67.000/63.000 Kfz/24h	Lkw-Anteil: 18 bis 21 %
Kosten und Länge -Abschnitte im VB: 339,7 Mio. € / 50,2 km -Abschnitte im WB: 558,8 Mio. € / 102,8 km	Umweltrisiko: nicht geprüft
Nutzen-Kosten-Verhältnis: 2,4 bis 7,9	
Raumwirksamkeitsanalyse: mittlere bis keine Bedeutung	Einstufung BVWP 2003: Vordringlicher Bedarf für Teilabschnitte

Bis zum Jahr 2012 will die Schweiz den Bau des Basistunnel durch die Alpen fertig gestellt haben. Hauptgrund für die Kraftanstrengung zum Bau dieses Schientunnels ist das Ziel der Eidgenossen, den Transitverkehr auf die Schiene zu verlagern. Deutschland will die Anschlussstrecke zwischen Karlsruhe und Basel ebenfalls bis zum Jahr 2012 auf vier Gleise ausbauen. Aber während der Ausbau zwischen Karlsruhe und Offenburg nach über einem Jahrzehnt Bauzeit langsam in die Endphase geht, werden für die Strecke von Offenburg nach Basel erst jetzt die Planungsverfahren vorangetrieben. Zwar steht das Projekt im Bundesverkehrswegeplan 2003 im Vordringlichen Bedarf. Doch da für die Realisierung aller vordringlichen Schienenprojekte mindestens 10 Mrd. € fehlen, steht die Realisierung des 2,5 Mrd. Euro teuren Projektes bis 2012 auf sehr wackligen Füßen.

Parallel zur Schienenstrecke wird Stück für Stück der 6-streifige Ausbau der Rheintalautobahn A 5 zwischen Baden-Baden und Basel vorangetrieben. Im indisponiblen Bedarf enthalten ist der Ausbau zwischen Baden-Baden und Offenburg mit Kosten von 231 Mio. Euro. Südlich von Offenburg ist bis 2015 nur der Ausbau zwischen Freiburg und Teningen für 109 Mio. Euro geplant. Die anderen Teilstücke zwischen Offenburg und Basel, die insgesamt 560 Mio. Euro kosten sollen, hat das BMVBW nur in den Weiteren Bedarf eingestuft wurden.

Eine ökologische Verkehrspolitik hingegen würde bedeuten, den Ausbau der A 5 einzustellen und die Mittel statt dessen in den Ausbau der Schienenstrecke nach Basel umzuschichten. Nur so können die Transitverkehre auch in Deutschland von der Straße auf die Bahn konzentriert werden.

Fazit: Der parallele Ausbau der A 5 neben dem viergleisigen Ausbau der Schienenstrecke zwischen Karlsruhe und Basel konterkariert eines der zentralen Ziele des BVWP 2003: die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Damit die Güter in Zukunft nicht erst in Basel auf die Bahn verladen werden, müssen die für den Autobahnausbau reservierten Mittel auf den zügigen Ausbau der Schieneninfrastruktur konzentriert werden. Damit kann nicht nur die hochbelastete Oberrheinregion von Lärm und Schadstoffen entlastet werden, sondern auch deren Zulaufstrecken. Außerdem kann auf der hochfrequentierten Oberrheinstrecke endlich der Nahverkehr auf der Schiene ausgebaut werden.

11 Festhalten an naturzerstörenden Fehlplanungen B 96 neu – neuer Rügendamm

Projektnummer:	Planung: Neubau einer 2-streifigen Bundesstraße
Verkehrsstärke 2015:	Lkw-Anteil: -
Kosten und Länge: 25,5 Mio. Euro / 48,9 km	Umweltrisiko: nicht geprüft
Nutzen-Kosten-Verhältnis:	
Raumwirksamkeitsanalyse:	Einstufung BVWP 2003: Vordringlicher Bedarf, laufende und fest disponierte Vorhaben

Da das Projekt als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit zum indisponiblen Bedarf zählt, wurde es im Rahmen des BVWP 2003 nicht erneut bewertet

Dass sich die Situation auf dem Rügendamm – neben einer Fährverbindung der einzige Zugang nach Rügen – ändern muss, eint alle Politiker, Planer und Umweltverbände. Aber während die Landespolitiker frei nach dem Motto „nicht kleckern sondern klotzen“ eine komplett neue Brücke über den Strelasund bauen wollen, schlägt ein Zusammenschluss der Umweltverbände den moderaten Ausbau des bestehenden Rügendamms und der B96 auf Rügen vor.

Grund für den Alternativvorschlag ist, dass mit der autobahnähnlichen neuen Rügenanbindung das Landschaftsbild Rügens erheblich beeinträchtigt würde. Das Stadtbild Stralsunds – dessen Altstadt im Juni 2002 als Weltkulturerbe anerkannt wurde – soll durch die 128 Meter hohen Brückenpfeiler verschandelt werden. Brückenpfeiler und Seilkonstruktion liegen zudem direkt in der Flugschneise von Millionen Zugvögeln – zwischen zwei EU-Vogelschutzgebieten. Eine erneute Überprüfung nach den strengen Kriterien der Umweltrisikoeinschätzung hätte sicherlich ein sehr hohes Umweltrisiko ergeben – von der fraglichen Wirtschaftlichkeit des Projektes abgesehen.

Außerdem wird die neue Anbindung zusätzlichen Autoverkehr anziehen, statt die Menschen durch eine Verbesserung der Bahn-Anbindung und des öffentlichen Verkehrs auf der Insel umweltverträglich zu befördern. Da die neue Straße außerdem in Bergen enden soll, würde der Stau ins Innere der Insel verschoben werden.

Während die offizielle Planung der neuen Brücke mindestens 200 Mio. Euro kosten würde, liegt der Finanzbedarf für die Alternativlösung der Umweltverbände bei lediglich 66 Mio. Euro. Mit dem Alternativkonzept könnten also über 130 Mio. € eingespart werden und ständen für Investitionen in umweltgerechte Verkehrsangebote zur Verfügung.

Da die Kosten für das Projekt zwei Jahresraten aller Baumittel verschlingen würde, die der Bund dem Land Mecklenburg-Vorpommern für neue Autobahnen und Bundesstraßen zur Verfügung stellt, hatte man lange Zeit auf einen privaten Investor gesetzt, um die neue Brücke zügig realisieren zu können. Das Privatisierungsverfahren scheiterte jedoch im April 2003, da die Bieter feststellen mussten, dass die Verkehrsprognosen überhöht, die Baukosten dagegen unterschätzt wurden. Das Projekt muss nun doch zu 100% aus Bundesmitteln finanziert werden. Dennoch wird immer noch an der bisherigen Planung festgehalten – auch wenn der Alternativvorschlag eine wesentlich schnellere Linderung der Verkehrsprobleme als die neue Brücke bewirken würde. Statt dessen hoffen Land und Bund nun auf die Bewilligung von EU-Geldern.

Fazit: Wenn Straßenplanungen erst einmal weit voran geschritten sind, hält die Politik auf Biegen und Brechen an ihnen fest. Und verwendet die Energie darauf, neue Geldquellen zu Lasten der Bürger zu erschließen statt kostensparende und naturschonende Alternativen zu prüfen. Auch dann, wenn selbst Baufirmen feststellen, dass es sich bei dem Projekt um eine massive Fehlplanung handelt.

12 Integrierte Verkehrspolitik? Fehlanzeige:

A 44 Ratingen – Velbert

Projektnummer: NW5292	Planung: Neubau einer 4-streifigen Autobahn
Verkehrsstärke 2015: 30. 000 Kfz/24h	Lkw-Anteil: 14 %
Kosten und Länge: 120,8 Mio. Euro / 8,7 km	Umweltrisiko: sehr hohes Umweltrisiko
Nutzen-Kosten-Verhältnis: 5,7	
Raumwirksamkeitsanalyse: von hoher Bedeutung	Einstufung BVWP 2003: Vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag

Die A 44 ist seit den 70er Jahren als Ost-West-Verbindung durch das Ruhrgebiet parallel zur A 40 und A 46 in den Fernstraßenausbauplänen der Bundesregierung enthalten. Ende der 70er Jahre scheiterte die Durchquerung von Bochum endgültig am Widerstand der Bürger. Gebaut wurde in den 90er Jahren nur ein Teilstück mit der Rheinquerung im Düsseldorfer Norden, um den linken Niederrhein besser an die Messe und den Flughafen anzuschließen.

Daran soll jetzt in östlicher Richtung das Teilstück von Ratingen Ost (A 3) bis Velbert anschließen, nunmehr mit dem Ziel, die Stadt Heiligenhaus vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Diese Überlegung kann bei einem Binnenverkehr (Ziel- und Quellverkehr) von über 75% in Heiligenhaus allerdings nicht überzeugen.

Die Ruhrgebiets-Transversalenidee ist mit der endgültigen Aufgabe der östlich von Velbert gelegenen A44-Teilstücke hinfällig. Im Entwurf des BVWP 2003 taucht folglich als jüngste Begründung nur noch die Verbesserung der Auto-Erreichbarkeit des Oberzentrums Düsseldorf von Ratingen und Velbert auf, wobei die 90.000-Einwohnerstadt Velbert die größte deutsche Stadt ohne Schienenanschluss ist. Die Verbesserung der Auto-Erreichbarkeit für Heiligenhaus und Velbert in Richtung Düsseldorf führt aber unvermeidlich dazu, dass die Kfz im Düsseldorfer Norden im berüchtigten Stau am „Mörsenbroicher Ei“ stehen.

Die Umwelteingriffe durch die A 44 sind gravierend. Eine Umweltverträglichkeitsstudie aus dem Jahre 1994 betont, dass es keinen konfliktarmen Korridor gibt. Die A 44 durchschneidet unvermeidbar die beiden größten zusammenhängenden Freiflächen der Region. Das Angerbachtal (NSG und potenzielles FFH-Gebiet „ME 3“) mit Vorkommen von Schwarzspecht, Grünspecht und Baumfalken sowie mehrere landschaftsprägende Bachtäler müssen gequert werden. Mehrere Landschaftsschutzgebiete werden durchtrennt, weitere Naturschutzgebiete tangiert. Die Naherholungsgebiete im Norden von Ratingen-Homberg und im Süden von Heiligenhaus und Velbert werden durch die Verlärmung und Zerschneidung erheblich entwertet. Außerdem verläuft die Trasse durch Trinkwasserschutzgebiete.

Die Kostenschätzung ist zu bezweifeln. Statt der 120 Mio. Euro im BVWP wurde vom Landesbetrieb Straßenbau mehrfach die Summe von 170 Mio. Euro genannt. Das Angerbachtal müsste mit einer sehr weiten Brücke überquert werden.

Als Alternativplanung hat der BUND den stadtverträglichen Ausbau der beiden Landesstraßen L 422 / L 426 und die Wiederbelebung der Niederbergbahn vorgeschlagen. Die Schienenverbindung verläuft von Velbert über Heiligenhaus bis Ratingen und könnte von dort auf der Trasse der S 6 mitten in das Herz von Düsseldorf führen. Doch diese Projekte werden nicht geprüft.

Fazit: Die Planung der A 44 zeigt einmal mehr, dass die im BVWP 2003 postulierte integrierte Verkehrspolitik nicht realisiert wird. In NRW ist erlebbar, dass Verkehrsprobleme nicht mit einem dichten Autobahnnetz zu lösen sind. Trotzdem soll weiter wertvolle Natur für überkommene Planungen geopfert werden. Obwohl naturschonende Alternativen vorhanden sind, die jedoch ein Manko haben: Sie werden nicht aus dem Hauptbautitel Bundesfernstraßen finanziert.