

BVWP 2003: Echt nachgedacht! Danke.

Die Fernstraßenplanung in Deutschland benötigt umfassende Reformen. Das vorliegende Konzept für den Bau neuer Autobahnen, Bundesstraßen und Ortsumgehungen ist kein Beitrag zu einer zukunftsfähigen Mobilität. Trotz Mautdesaster, überschuldeter öffentlicher Haushalte und einer zunehmend desolaten Verkehrsinfrastruktur plant die Bundesregierung, bis 2015 rund 32 Mrd Euro für den Neu- und Ausbau von Straßenverbindungen auszugeben. Umweltfreundliche Verkehrsträger wie die Bahn geraten weiter ins Abseits. Bei vielen der geplanten Autobahnen und Bundesfernstraßen zeichnen sich massive Konflikte ab. Ökonomisch und ökologisch vorteilhafte Vorschläge zur Lösung der Verkehrsprobleme werden nicht aufgegriffen, Steuergelder in Milliardenhöhe vergeudet. Am 19. Januar 2004 hat der BUND das „Schwarzbuch Straßenbau“ vorgestellt. Parallel zu den parlamentarischen Beratungen des Fernstraßenausbaugesetzes veröffentlichen wir weitere Belege für sinnlose Verkehrsprojekte.

Echt nachgedacht wurde bei der A 6: Sie quert Deutschland für die Lastwagenkolonnen zwischen Ost- und Westeuropa auf sechs Spuren. An der oberen Ruhr werden zahlreiche Naturschutzflächen für eine neue Straßenspanne zerstört und Stuttgart will sein letztes großes Naherholungsgebiet für einen Nordoststring opfern. In Hessen soll trotz fehlendem Bedarf und hohem Umweltrisiko die Autobahn A 49 gebaut werden. Die neue Bundesstraße B 87 soll das wertvolle Biosphärenreservat Rhön zerstören.

Mensch und Umwelt sagen: Danke

A 6: Ausbau für Europa?

Die A 6 verbindet das französische Metz und Saarbrücken über Kaiserslautern, Mannheim, Heilbronn und Nürnberg mit dem tschechischen Prag. Lediglich im Osten Bayerns ist sie noch unterbrochen: Das soll bald behoben werden: Der Abschnitt von Amberg bis Lohma an der tschechischen Grenze steht als laufendes Projekt im Vordringlichen Bedarf (274,7 Mio. Euro/44,6 km) des Bundesverkehrswegeplans. Auf der übrigen Strecke soll die A 6 auf sechs, teilweise auf acht Spuren ausgebaut werden. Die Ausführung dieser Pläne wird über 2 Mrd. Euro kosten. Knapp die Hälfte davon sind im Vordringlichen Bedarf.

Ausbau und Neubau der A 6 werden vom BUND abgelehnt: Sie erhöhen das Verkehrsaufkommen und damit die Lärm- und Schadstoffemissionen, denen Anwohner und Umwelt ausgesetzt sind. Die Probleme hoher Belastung kann nicht durch Ausbau gelöst werden sondern nur durch Verlagerung auf andere Verkehrsträger. Auf der A 6 werden europaweite Fernverkehre und im Einzugsbereich der Ballungsräume Pendlerverkehre abgewickelt. Differenzierte Konzepte für den Güterfernverkehr auf der Schiene und für den öffentlichen Personennahverkehr liegen vor. Sie müssen nur umgesetzt werden. Mit einer Mrd. Euro könnte hier viel mehr bewegt werden als mit zusätzlichen Autobahnspuren.

A 46, B 7 und B 480: kein Bedarf, keine Entlastung, hohes Umweltrisiko

Östlich von Hagen soll die A 46 das Ruhrgebiet und die Städte Hemer, Menden, Arnsberg und Meschede verbinden. Gemeinsam mit der B 7 und der B 480 soll sie außerdem eine Südspange zur A 44 zwischen Dortmund und Kassel bilden. Die Pläne umfassen 72 km und werden 520 Mio. Euro kosten.

Diese Projekte sind verkehrlich unnötig, naturschutzfachlich verantwortungslos und zu teuer. Die lokalen Verkehrsprobleme

natürlich mobil
Intelligenz statt Beton



in Nieder-Hemen und Menden ließen sich durch angepasste Varianten lösen.

Mit den für das Jahr 2015 prognostizierten Verkehrsdichte von 13 000 bis 24 000 KFZ pro Tag besteht kein Bedarf für die Autobahn A 46. Die Region ist bereits gut erschlossen. Die neuen Projekte entlasten keine innerörtlichen Bereiche. Zum Teil werden sie sogar mit zusätzlichem Verkehr belastet. Die Gutachter des Verkehrsministeriums haben die Projekte mit einem "sehr hohen Umweltrisiko" eingeschätzt: Sie würden erheblich in FFH-Gebiete (DE-4513-301 und DE-4614-303), in potentielle FFH-Gebiete (u. a. Luerwald), zehn Naturschutzgebiete, ein Wasserschutzgebiet, Biotopverbundflächen und Überschwemmungsgebiete eingreifen.

B 29 Nordost-Ring Stuttgart: zerstört Naherholungsgebiet und fördert Artensterben

Der Nordostring Stuttgart stand im BVWP 92 im „Weiteren Bedarf“. Im Kabinettschluss des aktuellen BVWP ist er im „Weiteren Bedarf mit besonderem ökologischen Risiko“ eingestuft. Trotzdem hat das Regierungspräsidium Stuttgart die Linienbestimmung eingeleitet. Angeblich soll der Nordostring die Ortsdurchfahrten entlasten. Die Gutachter des Bundesverkehrsministeriums haben aber festgestellt: „Das Projekt wird für die Entlastung von Ortsdurchfahrten keine nennenswerten Effekte zeigen.“ Doch baden-württembergische Straßenplaner und Landespolitiker wollen sich und ihre Hauptstadt mit einer Ringstraße schmücken.

Durch den Nordostring würde ein wichtiges Naherholungsgebiet zerstört. Es ist die größte unzerschnittene Grünfläche im Großraum Stuttgart. Über 100 000 Menschen können es bequem zu Fuß erreichen. Durch die neue B 29 würde es zerschnitten, großflächig verlärmert und mit Abgasen belastet. Das landwirtschaftlich genutzte Gebiet mit mit bester Bodenqualität ist ein wertvoller Lebensraum für viele vom Aussterben bedrohte Tier- und Pflanzenarten. Hier leben z.B. das Rebhuhn, der Steinkauz, der Halsbandschnäpper, die Schafstelze und die Feldlerche.

Eine Verkehrsinvestition, die der Region wirklich nutzen würde, wäre stattdessen die im Regionalverkehrsplan enthaltene Stadtbahn zwischen Waiblingen, Remseck und Ludwigsburg.

A 49 in Hessen: Kein Bedarf, „extrem hoher Raumwiderstand“, aber Alternativen

Für die A 49 gibt es keine Trassenvariante ohne hohes Umweltrisiko und keinen verkehrlichen Bedarf. Stattdessen existieren Alternativen, die schneller verwirklicht werden könnten. Südlich von Kassel soll die A 49 bis zur A 5 verlängert werden. Für 50 000 KFZ/24 h (Prognose 2015) sollen 58 km vierstreifiger Autobahn gebaut werden.

Der BUND, weitere Verbände und Bürgerinitiativen im Widerstandsbündnis „AG keine A 49“ lehnen den Bau ab: Schon 1997 stellte die Umweltverträglichkeitsstudie einen „extrem hohen und durch keine Trassenvariante kompensierbaren Raumwiderstand“ fest und schlug das Aufgeben der Planung vor. dafür spricht auch die Verkehrsentwicklung im Planungsraum: Der Verkehr wuchs nicht, sondern stagnierte, er liegt deutlich unter den Prognosen.

Günstigere und schonende Alternativen sind vorhanden: Sie beinhalten den Ausbau untergeordneter Straßen mit Ortsumfahrungen und eine deutliche Verbesserung des Schienengüterverkehrs und des ÖPNV auf Schiene und Straße.

B 87 n Rhönquerung: sehr hohes Umweltrisiko trotz angeblich „minimierter Beeinträchtigungen“

Seit geraumer Zeit ist der Neubau einer Verbindung zwischen Fulda und dem Raum Schmalkalden-Meiningen (die sogenannte Rhönquerung) im Gespräch. 146,9 Mio. Euro sollen für die 46,4 km lange Strecke ausgegeben werden. Dies obwohl die Prognose nur 10 000 KFZ pro Tag beträgt.

Die Umweltrisikoeinschätzung des BVWP sieht ein „sehr hohes Umweltrisiko“: Ein Internationales Vogelschutzgebiet wird unvermeidbar beeinträchtigt. Die Beeinträchtigung von neun FFH-Gebieten und eines Europäischen Vogelschutzgebietes können nicht ausgeschlossen werden. Zahlreiche weitere natur-schutzfachlich bedeutsame Gebiete (Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiet, Biosphärenreservat und Vorranggebiete Natur und Landschaft) werden tangiert oder gar gequert. Die

natürlich mobil
Intelligenz statt Beton



gesamte Straße ist mit dem Natur- und Landschaftsschutz unvereinbar. Sie ist verkehrlich nicht notwendig und gibt der Region keine positiven Entwicklungsimpulse. Im Gegenteil ihr größtes Potential, das Biosphärenreservat Rhön wird beschädigt und entwertet.

Angesichts dessen kann von der „absoluten Minimierung der Beeinträchtigungen des Biosphärenreservates Rhön“ als Ziel der Planung- wie es im Projektinformationssystem des Bundesverkehrsministeriums nennt – nicht gesprochen werden.

BVWP: Die Reform ist überfällig

Die BUND-Analyse zeigt, dass viele Straßenplanungen unge-rechtfertigt sind und umweltfreundliche und kostengünstige Alternativen bestehen. Das Verkehrsministerium will mit dem BVWP 2003 vor allem folgende Ziele erreichen: Reduktion zeit-weise auftretender Überlastung von Straßenkapazitäten, Abbau von Erreichbarkeitsdefiziten und Minderung lokaler Umweltbe-lastungen und/oder punktueller Probleme der Verkehrssicherheit. Diese Probleme werden überwiegend durch lokale und regionale Verkehrsströme, teilweise zusätzlich überlagert mit dem Stra-Bengüterverkehr und dem privaten Urlaubsreiseverkehr.

Ob Straßenbauprojekte optimale Lösungen sind, lässt sich nur mit einer integrierten Verkehrsplanung ermitteln. Dabei müssen nicht nur verschiedene Trassenalternativen, sondern auch die Verbesserung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel, die Opti-mierung des Straßennetzes sowie Maßnahmen zur Verkehrs-beruhigung und Lärmsanierung, sei es als alternative oder als zusätzliche Maßnahmen, untersucht werden. Auch die Auswir-kungen auf Siedlungs- und Raumentwicklung sind zu berük-sichtigen.

Ebenso reformbedürftig wie das Planungsrecht sind die derzei-tigen Finanzierungsstrukturen. Bau und Unterhalt der Bundes-fernstraßen trägt der Bund zu 100 Prozent. Dies fordert regio-nale Akteure geradezu heraus, den Straßenbau zu forcieren. Ergeben sich im Verfahren für ein Fernstraßenprojekt aber Alternativen heraus, können sie nach den heutigen Regeln nicht finanziert werden.

Damit nachhaltige Mobilitätskonzepte Wirklichkeit werden können, bedarf die bisherige Struktur einer grundlegenden Reform. Kurzfristig sind die im Bedarfsplan für Fernstraßen reservierten Mittel auch für intramodale und intermodale

Alternativen freizugeben. Mittelfristig muss die gesamte Struktur der Verkehrsfinanzierung auf die Gestaltung eines nachhaltigen Mobilitätssystems ausgerichtet werden:

- klare Investitionsprioritäten für die Optimierung und Sanie-rung der heutigen Verkehrsnetze sowie gezielte Förderung umweltgerechter Mobilitätsangebote,
 - Entwicklung gezielter verkehrsträgerübergreifender Investi-tionsstrategien,
 - die komplette Neugestaltung der bisherigen Bundesverkehrs-wegeplanung im Sinne einer nachhaltigen Mobilität.
- Ambitionierte Vorschläge (z.B. „Entwicklung eines Verfahrens zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte als Beitrag zur Bundesverkehrswegeplanung“ des Umweltbundes-amtes) liegen vor. Sie müssen nur aufgegriffen und umgesetzt werden.

Impressum

Herausgeber:
Bund für Umwelt und
Naturschutz Deutschland e.V.

Bundesverband
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin

Fon: 030/275 86-40
Fax: 030/275 86-440

tilmann.heuser@bund.net
www.bund.net
www.bvwp.de

Förderhinweis:

Diese Publikation wurde finanziell vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und vom Umweltbundesamt im Rahmen des Projektes „Umweltorientierte Verkehrsfinanzierung“ gefördert. Die Förderer übernehmen keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit und die Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter. Die geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen der Förderer übereinstimmen.

natürlich mobil
Intelligenz statt Beton

