

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.

Die B 178 in Sachsen ist eine Relikt aus der Nachwendezeit: für einen Neubau besteht kein Bedarf. Die Ortsumfahrungen der B 442 (bei Eimbeckhausen) und der B 70 (Stadtlohn bis Wettrich) stehen beispielhaft für viele andere: Statt Entlastungen werden weitere Belastungen verursacht. Die Beispiele aus dem Müritz-Nationalpark und aus Hürth-Hermühlheim bei Köln zeigen, dass es keine weissen Flecken auf der Landkarte mehr gibt. Trotz vieler Konflikte sollen neue Straßen gebaut werden.

Mensch und Umwelt sagen: Danke.

B 178 Bautzen - Zittau: Ausbau statt Neubau

In Sachsen soll die B 178 zwischen Bautzen und Zittau zwei- bis vierspurig neu gebaut werden. Das Vorhaben, die B 178 neu zu bauen stammt aus den Jahren der Euphorie nach der Vereinigung. Doch seitdem haben sich die Voraussetzungen gravierend geändert: Der Wende folgten Rezession und Arbeitslosigkeit, die Abwanderung aus der Region setzte ein, Verkehrsprognosen wurden präzisiert und andere Verkehrswege gebaut. Vor Ort wird daher nur noch der Bau einer Straße des 2+1-Profils vorgesehen. Doch deren Kapazität ist auch ohne einen kompletten Neubau zu erzielen. Für den intelligenten Ausbau der vorhandenen Straße setzen sich zahlreiche Initiativen ein. Lediglich für den Ort Herrnhut ist eine Umfahrung nötig. Deren ortsnahe Führung wurde 1992 zwar von den Naturschutzverbänden abgelehnt, weil sie den Petersbach berührt. Um größere Schäden durch den Neubau zu vermeiden, würden die Naturschutzverbände dieser Variante aber zustimmen. Wenn dafür die alte B 178 durch den Eulendorf rückgebaut wird, um dort ein geschlossenes Waldgebiet wiederherzustellen.

B 442: Ortsumfahrung Eimbeckhausen - Belastung statt Entlastung

Die Ortsumfahrung Eimbeckhausen (NI8213) kostet 8,5 Mio. Euro, ist verkehrlich unnötig, bringt keine Entlastung und zerstört wertvolle Natur. Sie soll eine bessere Anbindung des Weserberglandes an die A 2 sowie den südlichen Wirtschaftsraum Hannover schaffen und den Ort Eimbeckhausen verkehrlich entlasten.

Das Weserbergland ist jedoch bereits jetzt gut an Hannover angebunden. Mit den Ortsumgehungen Holtensen und Weetzen im Zuge der B 217 besteht eine fast durchgängig vierspurige Achse zwischen dem Weserbergland und Hannover. Der Verkehr wird diese Strecke bevorzugen: sie ist kürzer, besser ausgebaut und bleibt mautfrei.

natürlich mobil
Intelligenz statt Beton



Die angestrebte Entlastung ist unrealistisch. Bestehende Probleme werden zum Teil verlagert und neue geschaffen: Die geplante Umfahrung würde die Orte Beber, Rohrsen, Egestorf und Böbber belasten und wird das bereits jetzt problematische Lokalklima im Deister-Süntel-Tal und im Kurort Bad Münder verschlechtern. Sie wird das Landschaftsbild zerstören, denn sie verläuft teilweise auf einem Höhenrücken und wird dort zusätzlich auf einem über drei Meter hohen Wall geführt. Sie verläuft durch ein ökologisch hochsensibles Gebiet zwischen einem nach niedersächsischem Naturschutzgesetz geschützten Biotop (dessen erhebliche Beeinträchtigung verboten ist), einem Standort für gefährdete Pflanzen, einem zu Ausweisung anstehenden Landschaftsschutzgebiet und einem zu Ausweisung anstehenden Naturschutzgebiet.

B 70 NRW OU Heek und Wettringen

Die B 70 in Nordrhein-Westfalen soll teilweise neu gebaut werden: Die Ortsumfahrungen Wettringen, Metelen, Heek, Ahaus/Wüllen, Stadtlohn und Südlohn sind im BWVP enthalten. Bei einer prognostizierten Verkehrsstärke von weit unter 10 000 KFZ/24 h für 2015 besteht kein verkehrlicher Bedarf.

Selbst nach den Untersuchungen des Bundesverkehrsministeriums sind die Ortsumfahrungen unsinnig: Die Prüfung der Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrten ergab nur einen von fünf Punkten. Die Umweltrisiko-Einschätzung fällt ebenfalls schlecht aus: FFH-Gebiete, Naturschutzgebiete und Landschaftsschutzgebiete werden tangiert und zerschnitten. Der BUND begrüßt die Einstufung der Ortsumfahrungen Heek, Ahaus, Stadtlohn und Südlohn in den weiteren Bedarf (teilweise mit naturschutzfachlichem Planungsauftrag). Trotzdem treibt die nordrhein-westfälische Landesstraßenbaubehörde die Planfeststellung der OU Heek voran.

B 96 Müritz-Nationalpark: Ortsumfahrungen durch Gedenkstätte oder FFH-Gebiete?

Nördlich des Berliner Autobahnringes soll die B 96 auf 35,8 km zwei- bis vierstreifig neu gebaut werden. Der Bau soll 90,5 Mio Euro kosten und umfaßt die Ortsumfahrungen Fürstenberg, Gransee, Löwenberg und Teschendorf. Das Projekt ist im vor-

dringlichen Bedarf eingestuft und hat einen naturschutzfachlichen Planungsauftrag, weil es im Müritz-Nationalpark liegt. Die Verkehrsbelastung lag 1995 in Fürstenberg und Gransee bei knapp 6 000 KFZ pro Tag und in Löwenberg und Teschendorf bei 14 000 KFZ pro Tag.

Auch in dieser Region gibt es keine „weissen Flecken“ auf der Landkarte mehr. Das brandenburgische Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr hat dies erkannt. Für Fürstenberg kündigte es ein möglichst transparentes Verfahren an. Zitat: „Alle Möglichkeiten, ob im Osten, im Westen oder dazwischen, stoßen auf Probleme: Die West- und die Mittelvariante berühren Naturräume bzw. hochwertige bewohnte Gebiete, die Ostvarianten tangieren den Bereich des ehemaligen Konzentrationslagers Ravensbrück sowie ökologisch sensible Flächen.“ Ähnliche Probleme gibt es bei Löwenberg und Nasenheide. Die Varianten führen durch Ortslagen, Trinkwasserschutzgebiete oder an einer Kita und der Außenstelle der Gedenkstätte Ravensbrück vorbei.

Trotzdem wird weiter ein „Kompromiss“ gesucht, für den die unterschiedlichen Interessen gegeneinander ausgespielt werden müssen. Alternativen wären Geschwindigkeitsbegrenzungen innerhalb der Ortschaften, um die Belastungen zu reduzieren und der Ausbau der parallel verlaufenden Bahnstrecke. Damit würde eine sozial- und umweltverträgliche Mobilität zu ermöglicht.

B 265n: Vierspurig mittendurch

Die B 265 soll 4-streifig neu gebaut werden, um die Ortsdurchfahrt Hürth-Hermülheim zu entlasten und Kapazitätsengpässe zu beseitigen. Auf 43,3 km werden 11,3 Mio. Euro verbaut. Das Projekt ist im Vordringlichen Bedarf eingestuft.

Hürth-Hermülheim liegt direkt vor Köln. Das Projekt führt durch dicht besiedeltes Gebiet. Mangels freier Fläche wird die B 265n vor allem auf der Trasse der alten B 265 verlaufen. Lediglich den inneren Kern Hürths umrundet sie in einem kleinen Bogen.

Zurecht fürchten die Bürger vor Ort tiefgreifende Einschnitte in ihre Lebensqualität. Mit doppelter Spurzahl wird die B 265n in Zukunft mehr Fahrzeuge anziehen, die Stadt und ihre Bewohner stärker be- als entlasten. Die Gutachter des Bundesver-

natürlich mobil
Intelligenz statt Beton



kehrministeriums bestätigen: „Das Projekt hat für die Entlastung von Ortsdurchfahrten nur eine geringe Bedeutung.“

Auch der Bundesrechnungshof sieht hier keinen Bedarf. Er hat Pläne für den Bau von Ortsumfahrungen geprüft (Jahresbericht 2001, Kapitel 12 10, Seite 141 ff), darunter auch die von Hürth-Herrmühlheim. Er hält ihren Bau zulasten des Bundes für „nicht geboten“. Als autobahnparallele Strecke sollte die bestehende Strecke sogar „umgehend abgestuft“ werden.

Um die Hürth-Herrmühlheim zu entlasten, bietet sich eine Verkehrsberuhigung der B 265 an, um sie so für den Verkehr nach Köln unattraktiv zu machen. Dafür stehen die benachbarten Autobahnabschnitte der A 1 und der A 4 zur Verfügung.

BVWP: Die Reform ist überfällig

Die BUND-Analyse zeigt, dass viele Straßenplanungen ungerechtfertigt sind und umweltfreundliche und kostengünstige Alternativen bestehen. Das Verkehrsministerium will mit dem BVWP 2003 vor allem folgende Ziele erreichen: Reduktion zeitweise auftretender Überlastung von Straßenkapazitäten, Abbau von Erreichbarkeitsdefiziten und Minderung lokaler Umweltbelastungen und/oder punktueller Probleme der Verkehrssicherheit. Diese Probleme werden überwiegend durch lokale und regionale Verkehrsströme, teilweise zusätzlich überlagert mit dem Straßengüterverkehr 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 Optimierung des Straßennetzes sowie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Lärmsanierung, sei es als alternative oder als zusätzliche Maßnahmen, untersucht werden. Auch die Auswirkungen auf Siedlungs- und Raumentwicklung sind zu berücksichtigen.

Ebenso reformbedürftig wie das Planungsrecht sind die derzeitigen Finanzierungsstrukturen. Bau und Unterhalt der Bundesfernstraßen trägt der Bund zu 100 Prozent. Dies fordert regionale 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 Sanierung der heutigen Verkehrsnetze sowie gezielte Förderung umweltgerechter Mobilitätsangebote,
 - Entwicklung gezielter verkehrsträgerübergreifender Investitionsstrategien,
 - die komplette Neugestaltung der bisherigen Bundesverkehrswegeplanung im Sinne einer nachhaltigen Mobilität.
- Ambitionierte Vorschläge (z. B. „Entwicklung eines Verfahrens zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte als Beitrag zur Bundesverkehrswegeplanung“ des Umweltbundesamtes) 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

