

**BUND-Bewertungen der Straßenbauprojekte des Bundesverkehrswegeplanes 2003
bzw. des Entwurf des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen**

Bundesland: Hamburg

Stand: 3. Februar 2004

BUND-Verkehrspolitik

Tilmann Heuser

Am Kölnischen Park 1

10179 Berlin

Tel.: 030-27586-435

Fax: 030-27586-440

email: tilmann.heuser@bund.net

Internet: www.bvwp.de

Legende zu den BUND-Bewertungen der Bundesfernstraßenprojekte:

Projektdate (BVWP 2003)		Ergebnisse BVWP-Bewertung			BUND-Bewertung der Straßenprojekte		
Lfd.Nr. BVWP	Straße	Bezeichnung	Länge (km)	Kfz pro 24 h	Ergebnis Umweltrisiko	BUND-Kurzbewertung	Kurzstellungnahme des BUND zum Straßenbauprojekt
	Einstufung BVWP 2003		Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio. Euro)	Nutzen-Kosten-Verhältnis	Entlastungswirkung für Ortsdurchfahrten (städtebauliche Bewertung des BMVBW)		

Bewertungsdaten des BMVBW (Stand April 2003):

Die angegebenen Bewertungsdaten des BMVBW zum Nutzen-Kosten-Verhältnis, dem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV, Kfz pro 24 Stunden), der Umweltrisikoeinschätzung (URE) und der städtebaulichen Bewertung (Entlastungswirkung für Ortsdurchfahrten) beziehen sich auf die im Rahmen des BVWP bewerteten Gesamtprojekte, die zum Teil aus mehreren Einzelprojekten bestehen.

Die in den Tabellen verwendeten Bewertungen sind den Projektdossiers des BVWP-Entwurfs vom 20.3.2003 (bzw. Internet-Veröffentlichung vom April 2003) entnommen. Die im November 2003 veröffentlichten aktualisierten Projektbewertungsdaten konnten aufgrund der Projekt- und Datenmenge nur in Einzelfällen aktualisiert werden.

BUND-Bewertungen der Straßenprojekte:

Die Bewertung des BUND bezieht sich auf die einzelnen Straßenprojekte und basiert auf den Rückmeldungen der lokalen Umweltgruppen in der BUND-Projektdatebank unter www.bvwp.de.

Die BUND-Kurzbewertung bedeutet:

Ablehnung: Realisierung des Projektes wird abgelehnt (ggf. sind aber alternative Lösungsansätze für das Verkehrsproblem vorhanden).

Anderes Plankonzept: Projekt wird in geplanter Form abgelehnt, stattdessen kleiner dimensionierte Alternativen und/oder sinnvolle integrierte Verkehrskonzepte realisieren.

Trassierung: Projekt wird grundsätzlich akzeptiert, wenn Trassierung naturschonend erfolgt.

Zustimmung: Projekt wird aus Sicht des BUND akzeptiert oder unterstützt.

Offen oder leer: es liegt noch keine Aussage aus Sicht des BUND vor, ggf. abhängig von konkreteren Planungsvorschlägen.

Laufende und fest disponierte Vorhaben (Anmerkung: nur Projekte mit BUND-Bewertungen, die noch nicht in Bau sind)

2	A 7	Lgr. SH/HH - AD Hamburg/NW (A 23) (Lärmschutz integriert)	4,4 km	62 Mio.	DTV: 91000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Geld ist stadt- und umweltverträglicher im Ausbau des S-Bahn-Systems und Lärmschutz an bestehender A 7 angelegt. Durch den Ausbau wird Straßenverkehr weiter angeheizt.
	Vb-I		46BB	NKV: 21,0	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		-	
3	A 7	AD Hamburg/NW (A 23) - AS Hamburg/Stellingen (Lärmschutz integriert)	2,4 km	44 Mio.	DTV: 144000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Geld ist stadt- und umweltverträglicher im Ausbau des S-Bahn-Systems und Lärmschutz an bestehender A 7 angelegt. Durch den Ausbau wird Straßenverkehr weiter angeheizt.
	Vb-I		68BB	NKV: 16,8	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		-	
4	A 7	AS Hamburg/Stellingen -AS Hamburg/Othmarschen (Lärmschutz integriert)	4,7 km	95,5 Mio.	DTV: 144000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Geld ist stadt- und umweltverträglicher im Ausbau des S-Bahn-Systems und Lärmschutz an bestehender A 7 angelegt. Durch den Ausbau wird Straßenverkehr weiter angeheizt.
	Vb-I		68KB	NKV: 16,8	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		-	

Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs

8	A 7	n HH/Waltershof - A 26	3,9 km	110 Mio.	DTV: 139000	URE:	Ablehnung	Geld ist stadt- und umweltverträglicher im Ausbau des S-Bahn-Systems angelegt.
	VB		68BB	NKV: 3,5	Entl. Ortsdurchfahrt: keine Bedeutung/Wirkung		-	

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB

9	A 26	Rübke - Moorburg (A 7)	7,5 km	115,5 Mio.	DTV: 32000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	anderes Plankonzept	Unersetzbare Natur und Vogelschutzgebiete werden zerstört. S-Bahn ab 2006/7 - mehr Entlastung durch besseres Angebot. Klage gegen die A26 wird durch breites Bündnis unterstützt. UVS schlägt Ausbau der B 73 vor. SUP durchführen! (einschl. ÖPNV)
	VÖ		04KB	NKV: 4,1	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	

Vorhaben des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB*)

10	A 252	AS HH/Waltershof (A 7) - AS HHI Georgswerder	8 km	475,3 Mio.	DTV: 55000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Verlagerung des Güterverkehrs auf Eisenbahnhuttle, Containerbarge oder AGV-Trasse. Schaffung von Übergabepunkten im Osten der Stadt für die westlichen Hafenterminals. Ringsystem aus vorhandenen Stadtstraßen für nicht-verlagerbaren Verkehr
	WB*		04KB	NKV: 1,4	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	

Vorhaben des Weiteren Bedarfs

11	A 1	AK HH/Ost-AS HH/Billstedt	4,1 km	65,2 Mio.	DTV: 133000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Statt den Straßenverkehr nach Hamburg weiter anzuheizen, sind Investitionen in den ÖPNV stadt- und umweltverträglicher.
	WB		68BB	NKV: 5,6	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		-	

12	A 1	AS HH/Billstedt - AD HH/SO (A 25)	4,6 km	100,4 Mio.	DTV: 133000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Statt den Straßenverkehr nach Hamburg weiter anzuheizen, sind Investitionen in den ÖPNV stadt- und umweltverträglicher.
	WB		46BB	NKV: 5,6	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		-	

13	A 1	AD HH/SO (A 25) - AK HH/Süd (A 255)	4 km	45,4 Mio.	DTV: 129000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Statt den Straßenverkehr nach Hamburg weiter anzuheizen, sind Investitionen in den ÖPNV stadt- und umweltverträglicher.
	WB		68BB	NKV: 27,3	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		-	

14	A 1	AK HH/Süd (A 255) - Lgr. HH/NI	6,3 km	69 Mio.	DTV: 118000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Statt den Straßenverkehr nach Hamburg weiter anzuheizen, sind Investitionen in den ÖPNV stadt- und umweltverträglicher.
	WB		68BB	NKV: 13,6	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		-	

15	B 431	OU Rissen	1,9 km	30,3 Mio.	DTV: 16000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Massive Naturschutzeingriffe bei nur geringer Entlastungswirkung. Ausbau des ÖPNV ist ökologischer und ökonomischer.
	WB		04KK	NKV: 5,9	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	