

Fakten über Ortsumfahrungen

"Ihnen sind wohl Käfer und Kröten wichtiger als Menschen? Wir warten schon seit zwanzig Jahren auf eine Verbesserung der unerträglichen Situation an der Durchgangsstraße. Aber passiert ist nichts, die Auto- und Lasterlawine ist weiter gewachsen und jetzt wollen Sie die Ortsumfahrung verhindern?"

Wenn es um die Planung einer neuen Straße geht, steht die Kommunalpolitik oft vor einer Zerreißprobe.

Der Verkehr auf der Durchgangsstraße hat sich zu einer erheblichen Belästigung für die Anwohner und zum Hemmschuh für die gesamte Stadt entwickelt. Die Lärm- und Abgassituation für die Anwohner ist unerträglich. Anwohner, Radfahrer und Fußgänger werden massiv in ihrem Aktionsraum beschnitten. Erhöhtes Herzinfarkttrisiko, Schlafstörungen, ungesunde Luft, Kinder mit Atemwegserkrankungen und Konzentrationsstörungen sind an hochbelasteten Ortsdurchfahrten und Einfallstraßen in die Zentren Alltag. Die Trennwirkung der Verkehrsachse hemmt die Entwicklung der gesamten Stadt und den innerstädtischen Einzelhandel. Die Hauptstraße, die eigentlich das Zentrum vielfältiger Nutzungen sein sollte, ist zur gefährlichen Hauptverkehrsstraße und Trennlinie in der Ortschaft degradiert.

Auf der anderen Seite ist der Bau einer Ortsumfahrung eine Scheinlösung und führt nicht zu spürbaren Verbesserungen. Vielmehr entstehen neue Probleme: In bisher ruhigen Wohngebieten nimmt der Lärm zu, unberührte Landstriche werden versiegelt und zerschnitten, die Zahl und Schwere der Unfälle steigen ebenso wie die Schadstoffbelastung und das Verkehrswachstum.

Auch in der Verkehrspolitik gilt Umweltschutz ist gleich Menschenschutz: Die Beibehaltung des Zustandes ist ebenso untragbar wie die durch den Bau der neuen Straße verursachten Schäden - Abhilfe wird dringend gebraucht. Politik und Verwaltung müssen wirksame und umweltverträgliche Alternativen entwickeln. Diese sind in konzeptionellen Alternativen der Förderung des Umweltverbundes (Öffentlicher Nahverkehr, Fahrradverkehr, Fußgänger), der Verkehrslenkung und der Verkehrsberuhigung zu suchen. Der Neubau einer Ortsumfahrung wird vom BUND nur akzeptiert, wenn sie die örtliche Situation tatsächlich verbessert und Mensch und Umwelt nützt ohne die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf andere Stadtteile oder die umgebende Landschaft zu verlagern.

Verkehr fällt nicht vom Himmel - Verkehr wird erzeugt

Allein im letzten Jahrzehnt hat sich die Personenverkehrsleistung um über 30 %, der Straßengüterfernverkehr sogar um 80 % im Vergleich zum Basisjahr 1988 erhöht. Immer mehr Ortsdurchfahrten wurden und werden autogerecht zu vielbefahrenen Durchgangsstraßen ausgebaut. Auch der Binnenverkehr hat stark zugenommen, fast 50 % aller Pkw-Fahrten liegen im Bereich unter fünf Kilometer.

Auch für die kommenden Jahre wird mit einem Wachstum des Straßenverkehrs gerechnet. Die Bundesregierung geht für den Bundesverkehrswegeplan 2003 von einem Wachstum des

Individualverkehrs um 16 % und des Straßengüterfernverkehrs um 58 % (bis 2015 bezogen auf 1997)¹ aus.

Dieses Verkehrswachstum ist jedoch nicht zwangsläufig. Es ist Folge bestimmter Rahmenbedingungen.

Auf Ebene der Bundespolitik sind hier u. a. die Entfernungspauschale, die Finanzierung von Ortsumfahrungen (sofern es sich um Bundesstraßen handelt) durch den Bund und die Eigenheimzulage zu nennen.

Auf regionaler und kommunaler Ebene bleibt die fehlende Integration von Verkehrsplanung und Stadt- und Regionalplanung zu bemängeln. Beide müssten zusammen gedacht und betrieben werden. Statt dessen wird die Entwicklung von Einkaufs- und Vergnügungszentren auf der grünen Wiese zugelassen, werden Besiedlungen im Aussenbereich gefördert und neue Wohngebiete nicht mit guten Nahverkehrsangeboten erschlossen.

Jedes dieser Beispiele führt zu mehr Straßenverkehr und mehr Belastung für Mensch und Natur. Sie zeigen, dass Verkehrsprobleme nicht gegeben, sondern Folge planerischer und politischer Fehlentscheidungen sind.

Lebensraum Straße

Die Folgen dieser falschen Politik zeigen sich in den Hauptverkehrsstraßen der Städte und Dörfer. Straßen werden durch die hohe Belastung zu reinen Verkehrswegen und können den vielen anderen Nutzungsansprüchen nicht mehr dienen.

„An Ihnen wird gewohnt und gelebt, auf ihnen spielen Kinder, es gibt Geschäfte, in denen eingekauft wird, es gibt Arbeits- und Produktionsstätten, und die Menschen verbringen hier zum Teil ihre Freizeit. Insbesondere in Altbaugebieten gehören sie zu den wenigen nicht überbauten Flächen, die Belüftung, Belichtung und Besonnung der Wohngebäude zu gewährleisten haben und Raum für Begrünung geben. Hauptstraßen sind Aufenthalts- und Kommunikationsräume, öffentlicher und städtebaulicher Bereich, durch den die Stadt sich hauptsächlich darstellt und durch den sie erlebt wird. Hauptstraßen sind Kristallisationspunkte städtischen Lebens.“²

Wie sehr der Straßenverkehr diese anderen Nutzungen beeinträchtigt, kann man in den überlasteten Ortsdurchfahrten tagtäglich beobachten. Die Notwendigkeit der Veränderung wird auch vom BUND nicht bestritten. In Frage stellen wir jedoch den typischen Lösungsversuch „Ortsumgehung.“ Denn er kann die ihm zugeschriebenen Erwartungen nicht erfüllen und hat kontraproduktive Wirkungen.

¹ Bundesverkehrswegeplan 2003 (Entwurf), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Berlin 2003, Seite 11

² Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen: „Hauptverkehrsstraßen für den Umweltverbund“, Bausteine Nr. 21, Dortmund 1998, Seite 9

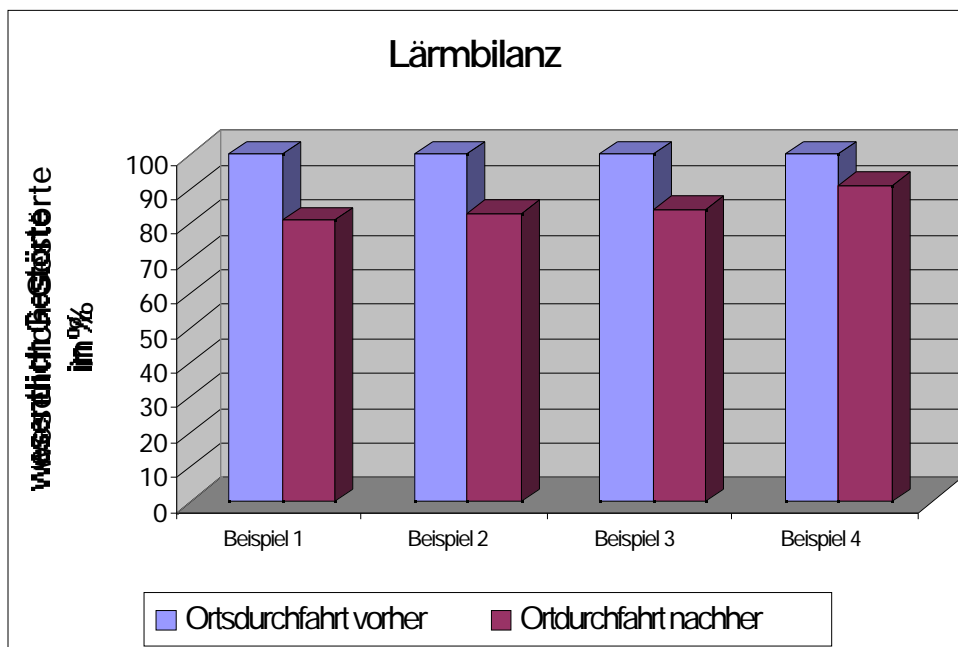
Wirkung von OU Geringe Lärmentlastung

Schon 1990 hat das Institut für Verkehrswirtschaft, Straßenbauwesen und Städtebau der Universität Hannover die Lärminderungsmöglichkeiten durch Ortsumgehungen untersucht.

Dazu wurden 70 Ortsumfahrungen durch Befragung der zuständigen Straßenbauämter untersucht. 4 Fallbeispiele wurden zusätzlich genauer geprüft.

Das Ergebnis ist, dass „einer lärmmäßigen

Entlastung der Ortsumfahrungen eine Neuverlärnung durch die Ortsumgebung gegenübersteht“³.

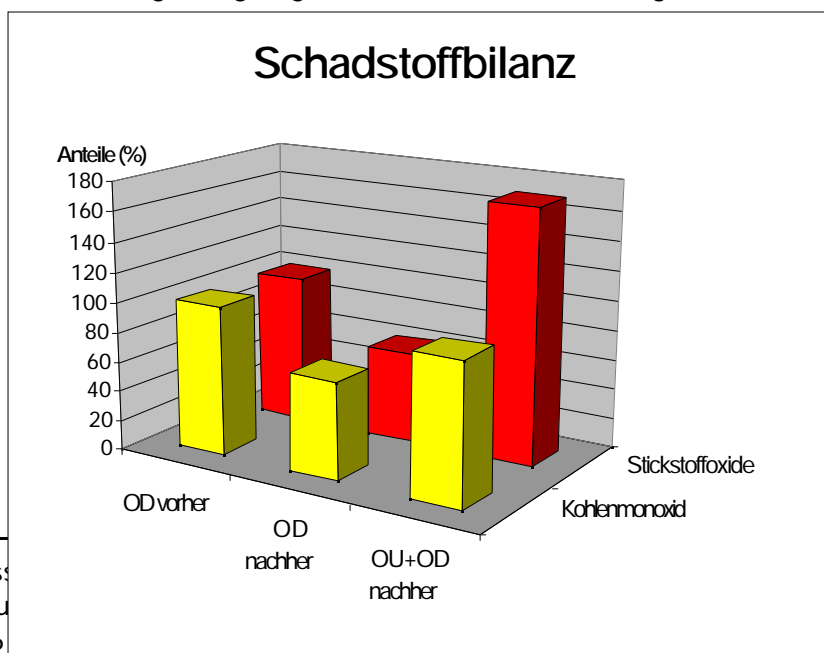


Die Lärmbilanz der vier näher untersuchten Beispiele macht deutlich:

„Eine Ortsumgehung verringert generell die Anzahl der wesentlich Gestörten an der Ortsumgehung, allerdings nicht mehr als 10 bis 20 %. Wird die Neuverlärnung durch die Ortsumgehung mit einbezogen, so bleibt das Ergebnis nur dann und auf ungünstigerem Niveau positiv, wenn die der Ortsumgehung zugewandte Ortsrandbebauung wesentlich geringer ist als an der Ortsumgehung.“

Ansonsten ist nicht auszuschließen, dass die Maßnahme Ortsumgehung insgesamt sogar eine Zunahme der wesentlich Gestörten bewirken kann.“⁴

Schadstoffbilanz



³ Horst Diekmann, Jörn Janssen, Ortsumgehungen – Kurzfassung

⁴ dieselben, a. a. O., Seite 16

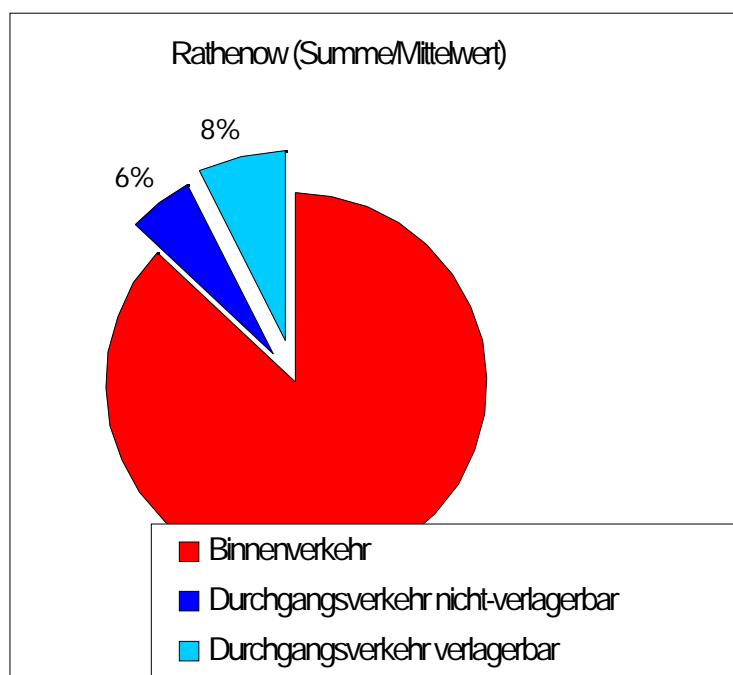
Diekmann und Janssen untersuchten auch die Luftverunreinigung durch Abgase (CO und NO_x). Diese Ergebnisse

„sprechen ebenfalls nicht generell eindeutig für eine Ortsumgehung:
In den Ortsdurchfahrten vermindert sich die Belastung erheblich, während die Gesamtemission an Ortsdurchfahrt und Ortsumgehung für CO gerade noch eine geringe Reduzierung erwarten lässt, für NO_x aber eine beträchtliche Zunahme, da mit zunehmender Geschwindigkeit der Ausstoß von Stickoxiden anwächst.“⁵

Unterschätzter Binnenverkehr

Auf der Ortsdurchfahrt verbleibt meist mehr Verkehr als erwartet. Dies hat zwei Gründe.

Erstens wird der Binnenverkehr unterschätzt. Hier handelt es sich um jene Fahrten, die ihren Ausgangspunkt oder ihr Ziel oder beides innerhalb des Ortes haben. Je größer der Ort wird, desto größer ist der Anteil des Binnenverkehrs und um so geringer ist damit der Anteil des Durchgangsverkehrs. Dr. Rainer Schneewolf und seine Mitarbeiter haben diesbezügliche



Forschungsergebnisse in ihrem Artikel „Ortsumfahrungen für Kleinstädte sinnvoll?“ in der Zeitschrift „Internationales Verkehrswesen“ veröffentlicht⁶. Sie haben die Städte Eberswalde, Rathenow, Bernau, Templin und Neuenhagen untersucht.

„Die Ergebnisse stimmen für alle untersuchten Städte trotz ihrer Unterschiede hinsichtlich Größe, Struktur und Lage im Prinzip überein: Die Anteile des überörtlichen Durchgangsverkehrs an der Verkehrsbelastung in den Zentren sind niedriger als zunächst von den Baulastträgern und Kommunen angenommen

wurde. Sie liegen an den Querschnitten in den untersuchten Innenstädten absolut bei 900 bis 6900 KFZ/Tag und relativ zwischen vier und 34 %.“

Der zweite Grund ist, dass Ortsumfahrungen in der Praxis nur einen Teil des Durchgangsverkehrs aufnehmen können. Zitat aus dem selben Artikel:

⁵ ebenda

⁶ Rainer Schneewolf/Eckhardt Heinrichs/Axel Stein: „Ortsumfahrungen für Kleinstädte sinnvoll?“, in: Internationales Verkehrswesen, Ausgabe 7+8/2000, Seiten 318 bis 320

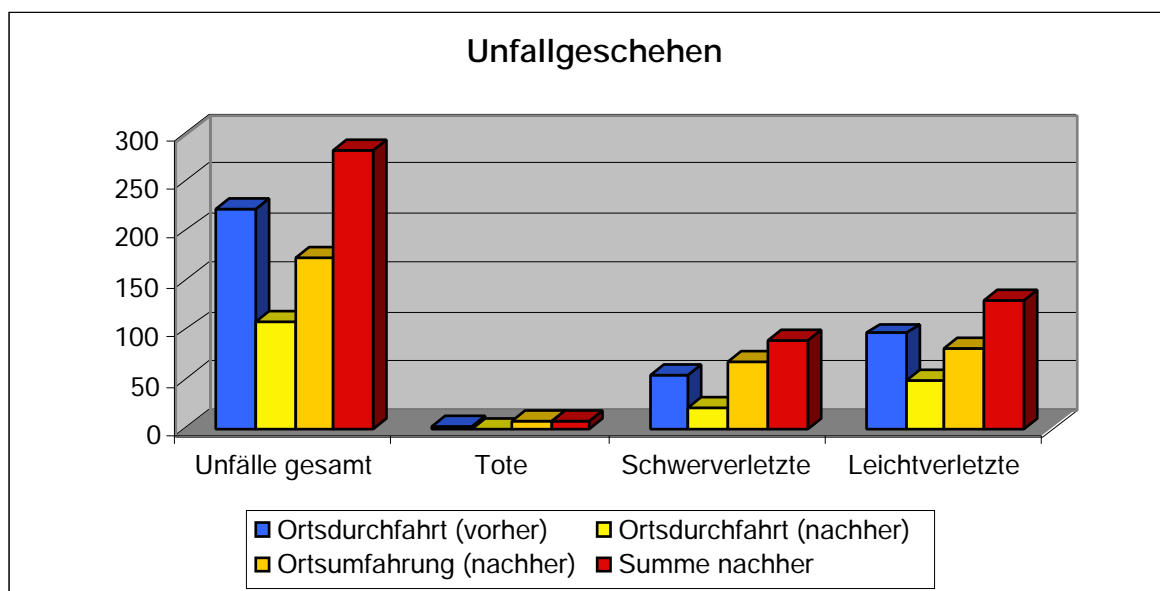
„So wird eine südlich der Stadt verlaufende Ost-West-Umfahrung neben dem Ost-West-Verkehr nur die Relationen West-Süd und Ost-Süd aufnehmen. Die Relationen in und aus nördlicher Richtung werden von einer solchen Maßnahme kaum beeinflusst.“

Verkehrssicherheit

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist eines der wichtigsten Argumente für den Bau von Ortsumfahrungen.

Marianne Scholas hat schon 1988 in ihrer Doktorarbeit die „Auswirkungen von Ortsumgehungen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen“ untersucht. Ein Schwerpunkt ihrer Forschung waren die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Zusammenfassend stellt sie fest,

„dass die Ortsumgehungen für die Ortsdurchfahrten eine starke Entlastung in bezug auf das Unfallgeschehen gebracht haben. Die Unfallentwicklung auf den Ortsumgehungen ist demgegenüber derart negativ, dass ein Gesamtvergleich keinerlei positive Ergebnisse mehr zeigt. Die Unfälle nehmen, wenn auch nur geringfügig, zu, während man bei den Verunglückten, besonders bei den Getöteten und bei den Schwerverletzten, hohe Steigerungen erkennt. Der Gesamtvergleich macht somit deutlich, dass das Unfallgeschehen auf den Ortsumgehungen weniger durch extrem hohe Unfallzahlen bestimmt wird, sondern vielmehr durch Unfälle mit sehr schweren Unfallfolgen, d. h. mit vielen Toten und Schwerverletzten.“⁷



⁷ Marianne Scholas: „Auswirkungen von Ortsumgehungen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen – unter besonderer Berücksichtigung des Unfallgeschehens“, Dortmund 1988, Seite 102 f

Das Thema Verkehrssicherheit wurde auch in einem vom Verkehrsministerium in Auftrag gegebenen Gutachten bearbeitet.

Die Ingenieure des Unternehmens Heusch-Boesefeldt untersuchten Ortsumfahrungen, die aufgrund des Bundesverkehrswegeplanes 1985 gebaut wurden. Dabei stellen sie fest, dass sich im Jahr nach der Eröffnung zwar die Zahl der Unfälle um 13 % verringert hat, die Unfallkosten jedoch um 2 Mio Euro gestiegen sind.⁸ Es werde ersichtlich, dass

„gegenüber dem Vorherzeitraum die gesamtwirtschaftlichen Kosten infolge der Unfälle mit Personenschaden und schwerem Sachschaden sich unmittelbar nach der Verkehrsfreigabe der Ortsumgehungen um knapp ein Viertel (24,7 %) erhöht haben.“⁹

Längerfristig fallen die Unfallkosten wieder auf das Maß vor der Eröffnung der Umgehung. Die Ingenieure vermuten, dass diese positive Entwicklung auf

„die mit der Zeit eingeführten restriktiven Maßnahmen wie Überholverbote, Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten insbesondere in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen, aber auch auf Änderungen in Ortsdurchfahrtbereichen wie Einführung von 30 km/h-Zonen etc. nach Verkehrsfreigabe zurückzuführen“¹⁰

seien. Also auf Maßnahmen, wie sie der BUND seit Jahren fordert und die unabhängig vom Bau einer Ortsumfahrung realisiert werden können.

Steigende Gesamtverkehrslast

Der Satz „wer Straßen säht, wird Verkehr ernten“ ist nicht aus der Luft gegriffen.

Schon 1989 publizierte Eugen Meier seine Dissertation zum Thema: „Neuverkehr infolge Ausbau und Veränderung des Verkehrssystems“¹¹. Er wies nach, dass Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur Neuverkehr verursachen. Dieser beträgt in der Regel zwischen 5 % und 20 % (in Ausnahmen bis zu 30 %) des Verkehrs vor Eröffnung der neu geschaffenen Verkehrsinfrastruktur. Die Größe dieses induzierten Verkehrs ist abhängig vom Verkehrsträger, vom vorher bestehenden Verkehrsangebot, von der Größe der Verbesserung und von der Art der Investition.

Eine Untersuchung aus Großbritannien belegt ebenfalls, dass neue Straßen mehr Verkehr erzeugen. P. B. Goodwin¹² zeigt anhand vieler Einzelbeispiele, dass der Bau von Straßen, Brücken und zusätzlichen Fahrspuren neuen Verkehr provoziert. Weitere Untersuchungen mit ähnlichen Ergebnissen folgten. Inzwischen ist der Induzierte Verkehr allgemein anerkannt: Selbst der Verband der deutschen Automobilhersteller argumentiert in seiner

⁸ Heusch/Boesefeldt: „Überprüfung der Bewertungsmodelle für die Bundesfernstraßen bim BVWP 92 anhand beobachteter Verhältnisse“, Aachen 1997, Seite 98

⁹ dieselben: a. a. O., Seite 107

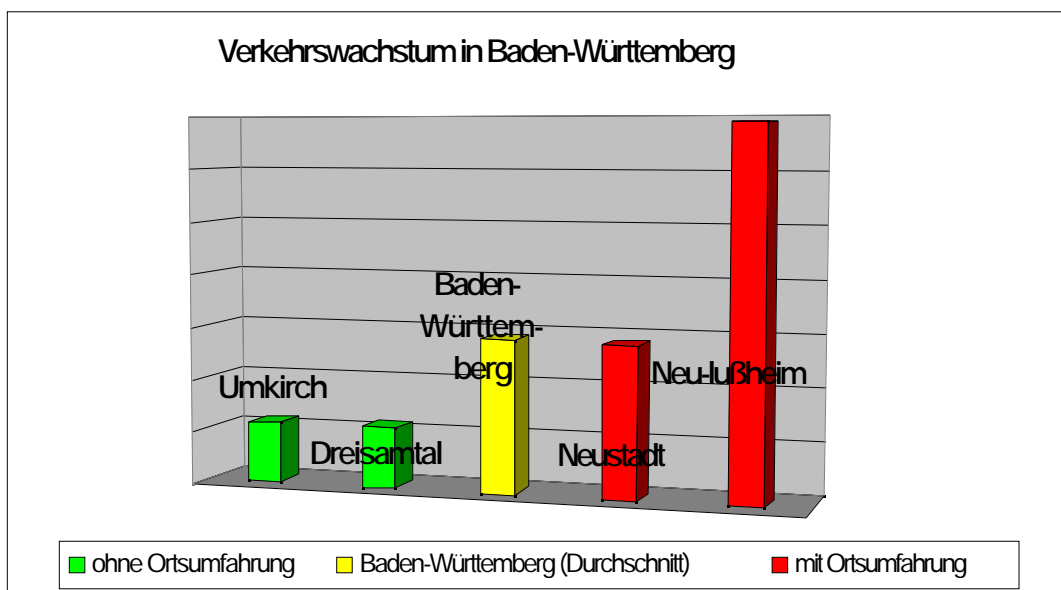
¹⁰ dieselben: a. a. O.; Seite 110

¹¹ Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung, Transporttechnik und Eisenbahnbau Nr. 81, Zürich 1989

¹² P. B. Goodwin: „Empirical Evidence on Induced Traffic: A Review and Synthesis“, ESRC Transport Studies Unit, University of Oxford 1995

Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan nicht gegen ihn, sondern begrüßt diesen Effekt.

Auch durch Ortsumfahrungen steigt die gesamte Verkehrslast, die eine Region zu tragen hat. Sie verbessern das Verkehrsnetz und machen es komfortabler. So werden bestehende Verkehre angezogen und Neuverkehr angeregt. Vom BUND in Baden-Württemberg dokumentierte Beispiele bestätigen dies: In Umkirch und im Dreisamtal wurden (noch) keine Ortsumfahrungen gebaut, das Verkehrswachstum lag unter dem baden-württembergischen Landesdurchschnitt. In Neustadt und Neulußheim dagegen wurden Ortsumfahrungen gebaut. Das deutliche Ergebnis: Verkehrswachstum im Landesdurchschnitt oder gar weit über dem Landesdurchschnitt.



In Bezug auf Naturschutz zerschneidet die neue Straße Landschaften und zerstört Lebensräume. Der Austausch von Arten wird gestört, die Überlebensfähigkeit von Populationen geschwächt. Diese Nachteile betreffen nicht nur die eingangs erwähnten Käfer und Kröten sondern auch Menschen: Gerade siedlungsnaher Natur ist ein wichtiger Naherholungsraum für die Bevölkerung und erfüllt wichtige Funktionen für das Stadtklima. (Karte+ERklärung zu Stadtklima wäre schön, um den Begriff zu erläutern. SG)

Ortsumfahrungen geben problematische Impulse für die Stadtentwicklungspolitik.

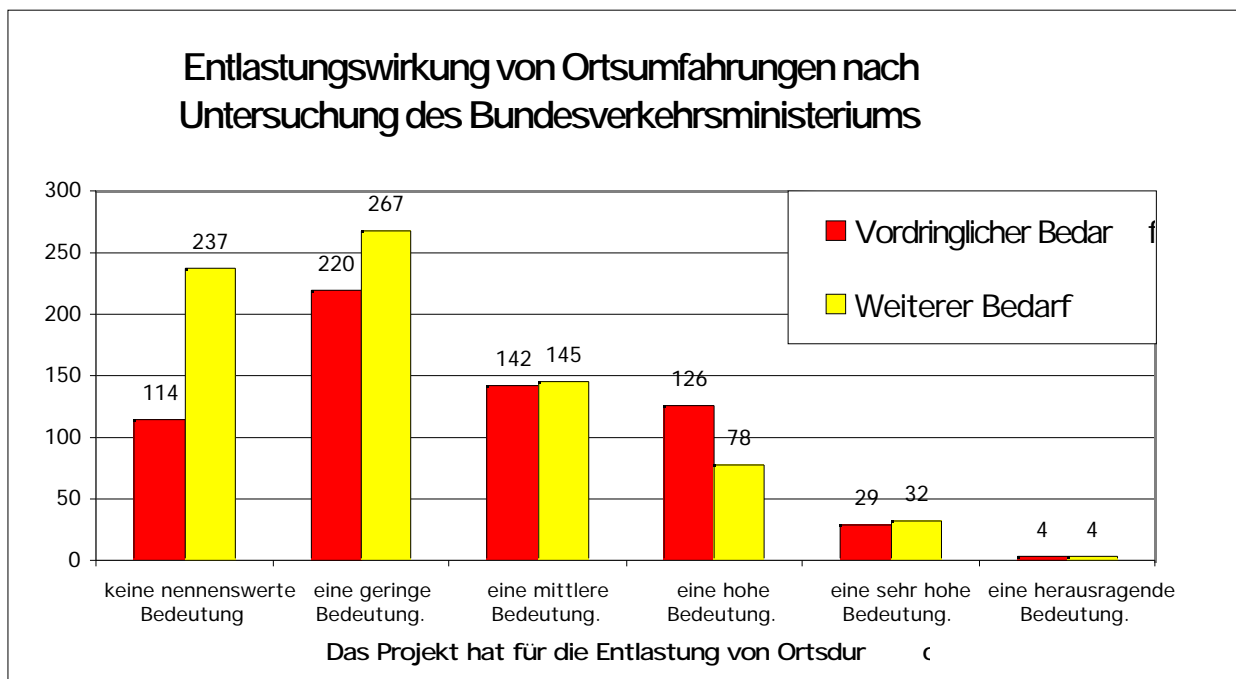
- In Bezug auf Flächenverbrauch bilden sie eine neue, als natürlich verstandene Grenze für die Bauleitplanung und damit für weitere Bebauung.
- Die Hoffnung auf Entlastung durch die Ortsumfahrung führt zur Vernachlässigung von verkehrsträger-übergreifenden Konzepten. So bleiben umweltschonende, kostensparende und menschengerechte Alternativen auf der Strecke.

BMVBW-Untersuchungen bestätigen: Ortsumfahrungen bringen zumeist keine nennenswerte Entlastung von Ortsdurchfahrten

Im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes hat das BMVBW alle neu geplanten Straßenbauprojekte einer städtebaulichen Beurteilung unterzogen, mit der die Entlastungswirkungen für die jeweiligen Ortsdurchfahrten bewertet wurden. Diese sind Bestandteil der Raumwirksamkeitsanalyse (vgl. die Projektdossiers des Bundesverkehrsministeriums unter www.bmvbw.de). Das für den BUND kaum überraschende Ergebnis: Die meisten der geplanten Ortsumfahrungen tragen nur wenig zum Planungsziel der „Entlastung von Ortsdurchfahrten“ bei.

Nach den Bewertungen des BMVBW haben von den 636 beurteilten Bundesstraßenprojekten (zwei- oder vierstreifiger Neubau) des Vordringlichen Bedarfs 334 (52 %) „keine nennenswerte“ oder nur eine „geringe Bedeutung“ für die Entlastung von Orten. Nur 33 Projekte (5,2 %) zeigen diesbezüglich eine sehr hohe oder überragende Bedeutung.

In der Kategorie des Weiteren Bedarfs sind mit 504 von 764 geplanten Straßenneubauten sogar 66 % auch nach den Ergebnissen des BMVBW für eine wirkungsvolle Ortsentlastung von geringem Nutzen.



Quelle: BUND-Berechnung auf Grundlage der städtebaulichen Beurteilung der Straßenbauprojekte durch das BMVBW (vgl. Anlage 1)¹³

Diese Ergebnisse der städtebaulichen Projektbewertungen des BMVBW bestätigen eindrucksvoll die Kritik des BUND, dass Ortsumfahrungen nur in wenigen Ausnahmefällen wirklich zu einer Entlastung von Mensch und Umwelt beitragen.

¹³ Anmerkung: In die Analyse einbezogen wurden nur die vorliegenden Bewertungen für den Neubau von Bundesstraßen, nicht aber die für den Ausbau von Bundesstraßen sowie den Neu- und Ausbau von Bundesautobahnen. Die Analyse umfasst daher nur 1.400 der insgesamt 2.504 Verkehrseinheiten des Entwurfs des BVWP 2003 vom 20.3.2003.

Alternativen zu Ortsumfahrungen

Wirksame Alternativen zu Ortsumfahrungen sind dringend geboten. Sie bestehen in der Umorientierung der Verkehrspolitik.

Verkehrspolitische Grundsatzposition des BUND

Ziel des BUND ist es, dass der Verkehr umweltverträglicher, gesünder, wirtschaftlicher und sozialer wird. Wir wollen ein zukunftsfähiges Verkehrssystem, welches die Mobilität von allen Menschen sowie von Gütern umweltverträglich und flächendeckend gewährleistet.

Grundlage für eine Neuorientierung ist es, den Verkehr nicht mehr als Selbstzweck, sondern als Mobilitätsdienstleistung zu begreifen. Statt Autobesitz mit hohen privaten und öffentlichen Kosten ist z. B. Car-Sharing in Verbindung mit deutlich verbessertem öffentlichen Verkehr, Fahrradverkehr und der Möglichkeit zu Fuß zu gehen eine Mobilitätsalternative der Zukunft.

Die Anwendung aller folgenden Strategien ist für eine zukunftsfähige Mobilität unverzichtbar:

- Verkehrseinsparung

bedeutet eine Entkopplung der wirtschaftlichen Entwicklung und Verkehrsgeschehen. Gespart wird Verkehrsaufwand, die Mobilität bleibt erhalten. Durch eine konsistente Verkehrs-, Raumordnungs- und Wirtschaftspolitik muss der Trend zu immer größeren Entfernungen bei der Bewegung von Menschen und Gütern gebrochen werden: durch die „Stadt der kurzen Wege“ zwischen Wohn-, Arbeits- oder Einkaufsort, attraktive Wohn- und Lebensumfelder, die Vermeidung unsinniger Transporte quer durch Europa, die Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe etc.

- Verkehrsverlagerung

zielt darauf, die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs und des straßengebundenen Güterverkehrs zu brechen. Dies kann nur mit einer attraktiven Mobilitätsalternative erreicht werden. Rückgrat dieses Angebotes ist die Schiene in enger Vernetzung mit allen weiteren Mobilitätsdienstleistern im Umweltverbund (ÖPNV-Unternehmen, Fahrradstationen, Mobilitätszentralen, Car-Sharing, Taxis, Logistikdienstleistern etc). Der notwendige Ausbau des Umweltverbundes erfordert gezielte Modernisierungsinvestitionen in die Infrastruktur, Fahrzeuge sowie neue Kommunikations- und Informationstechniken.

- Die Optimierung der Verkehrsmittel

umfasst eine Reduktion der spezifischen Umweltbelastungen von Autos, Schienenfahrzeugen, Flugzeugen und Schiffen. Neben der Senkung der Schadstoff- und Kohlendioxidemissionen sowie des Energieverbrauches muss der Verkehrslärm gesenkt werden. Bei der Optimierung der Antriebe müssen alle Innovationspotentiale genutzt werden, mit dem Ziel die jeweilige Ökobilanz des Verkehrsmittels effizient zu verbessern.

- Offensive für eine neue Mobilitätskultur

Jede Maßnahme bleibt wirkungslos wenn ein neues Mobilitätskonzept keine Akzeptanz findet. Wir müssen für eine neue Mobilitätskultur werben. Wir brauchen dringend dringend eine Zivilisierung des Verkehrs.

Nur so können die Belastungen in den Ortsdurchfahrten spürbar verringert werden ohne auf Kosten von Umwelt, Landschaft und Naherholungsgebieten außerhalb des Ortes oder der BewohnerInnen am Ortsrand und der Nachbargemeinden zu gehen.

Auf regionaler und lokaler Ebene: „Intelligenz statt Beton“

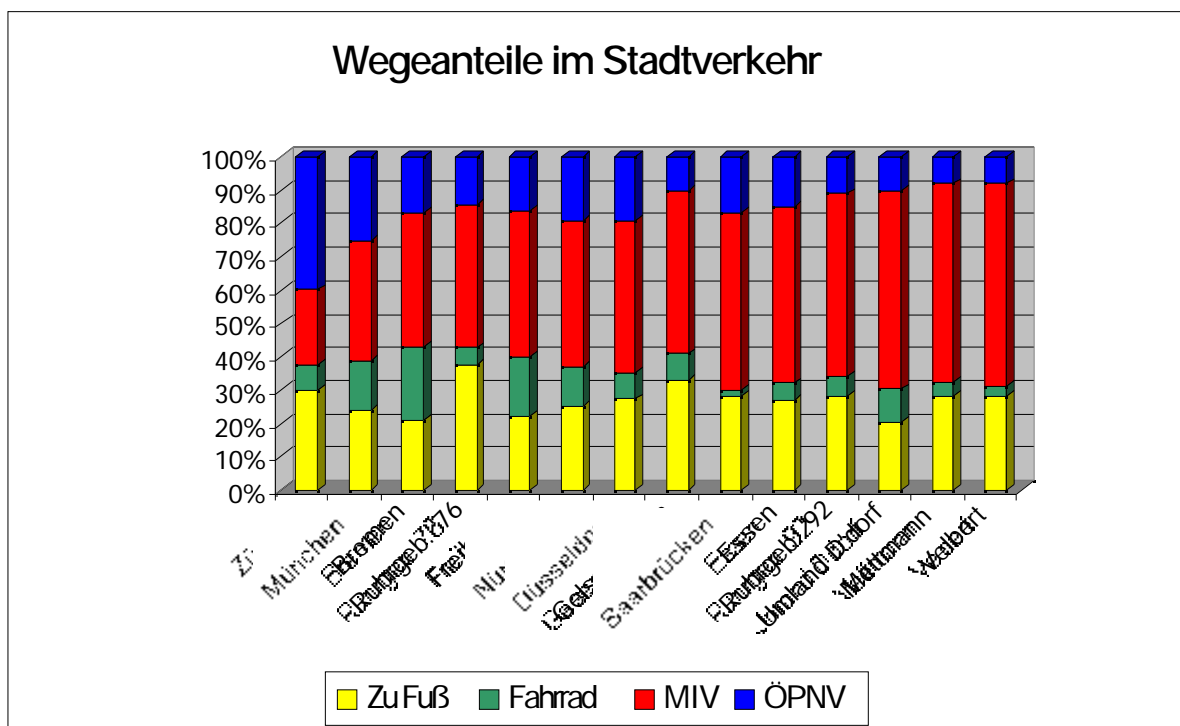
Kommunalpolitisches Ziel muss in erster Linie sein, die Belastungen in der jeweiligen Ortsdurchfahrt spürbar zu verringern. Dies darf jedoch nicht auf Kosten von Umwelt, Landschaft und Naherholungsgebieten außerhalb des Ortes oder zu Lasten der BewohnerInnen am Ortsrand und den umliegenden Gemeinden führen.

Vermeiden

Auf regionaler und kommunaler Ebene kann Verkehr vermieden werden, indem Verkehrsplanung und Siedlungsplanung integriert werden und gemeinsam an der Realisierung der „Stadt der kurzen Wege“ arbeiten. Sie zeichnet sich durch hohe aber verträgliche Dichte und Nutzungsmischung aus. Sie spart Verkehrsaufwand und senkt den Flächenverbrauch. Eine weitere Möglichkeit ist die Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe. So können gleichzeitig örtliche Unternehmen gestärkt werden.

Verlagern

Verkehr kann verlagert werden, indem der Umweltverbund gestärkt wird. Hierzu gehören sichere und bequeme Wege für Fußgänger und Radfahrer und Flächenumverteilung zugunsten von Fahrradabstellflächen und Busspuren. Im Gegenzug werden Autostellplätze abgebaut und bewirtschaftet. Der öffentliche Nahverkehr muss hinsichtlich Takt, Kapazität und Netz ausgebaut werden. Neue Stadtteile müssen von Anfang an mit öffentlichen Nahverkehrsangeboten ausgestattet werden. Der Wegeanteil des Radverkehrs kann innerhalb weniger Jahre verdoppelt und der Autoverkehr um fast 5 % dadurch vermindert werden (wie z.B. in Troisdorf; oder vgl. den Radverkehrsanteil in Münster: 35 %), ebenso kann der Wegeanteil des ÖPNV von derzeit rund 20 auf 30 Prozent gesteigert werden. Gesamtstädtisch ist ein Autoverkehrsanteil von unter 40 % (Umweltverbund: 60 %) anzustreben und ohne Verlust an Wirtschaftskraft möglich. Innerstädtisch soll der Autoverkehr unter 20 % liegen.



Quelle: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)/Socialdata GmbH: „Chancen für Busse und Bahnen“, Köln 1993, Seite 6

Optimieren

Zur verträglicheren Abwicklung von Verkehr können Kommunen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung durchführen. Durch die Senkung und Verstetigung der Geschwindigkeit wird die Sicherheit erhöht sowie die Emission von Schadstoffen und Lärm gesenkt.

Vor der Entscheidung über eine Ortsumfahrung

Vor der Entscheidung über eine Ortsumfahrung fordern wir:

- Eine Verkehrsanalyse nach Ziel-, Quell-, und Durchgangsverkehr über alle Verkehrsträger und differenziert nach Wirtschafts- und Freizeitverkehr. Mit der Erarbeitung sollte ein unabhängiges Ingenieurbüro beauftragt und die Offenlegung bzw. politische Entscheidung über die Randbedingungen für unterschiedliche Verkehrsszenarien vereinbart werden, z.B. welche Annahmen zum Verkehrswachstum, zur Parkraumbewirtschaftung, ÖV-Verlagerungspotenziale oder andere Straßenbauvorhaben in die Rechenmodelle eingehen. Eine schlichte Verkehrszählung, die den Status quo konstatiert und autogerecht fortschreibt, genügt nicht.
- Einen Bericht der Kommune über bisherige Maßnahmen und zukünftige Planungen mit Kostenangaben und Wirkungskontrolle.
- Mehr Verkehrssicherheit durch Verkehrsberuhigung und Straßenrückbau: Eine ganzes Bündel von Maßnahmen wie Fahrbahnverengungen, Kreisverkehre, Bepflanzung, Torsituationen an Ortseinfahrten, bepflanzte Mittelinseln, breite Fuß- und Radwege, Ampeln, Fußgängerüberwege und Tempo 30 machen PKW und LKW langsamer und verträglicher.

- Ein Durchfahrts- bzw. Nachtfahrverbot für LKW über 7,5 t: Die Steuerung des LKW-Verkehrs wird von den Straßenverkehrsbehörden bislang meist in undurchsichtigen Verfahren abgelehnt. Hier kann die Offenlegung der Entscheidungsverantwortlichkeiten, politischer Druck und Verweis auf bestehende Sperrungen wie z.B. im Tegernseetal in Oberbayern weiterhelfen. Hier evt. Verweis auf Götz Frank: „Verkehrsberuhigung und Verkehrsrecht“, Baden-Baden 1992 (setzt sich insbesondere auch mit der Praxis der Str.Verkehrsbehörden bei solchen Durchfahrtsverboten auseinander).

Verantwortliche KommunalpolitikerInnen sollten sich nicht vorschnell durch Sachzwänge, wie den Verweis auf jahrzehnte alte Planungen oder den Wink mit dem goldenen Zügel der günstigen Finanzierung aus Landes- oder Bundesmitteln beeinflussen lassen. Gerade das Finanzierungsargument ("nur wenn wir jetzt entscheiden, bekommen wir noch 75 % Zuschuss aus GVFG" etc.) oder die vermeintlich billige Lösung kommunaler Verkehrsprobleme durch eine "kostenlose" Bundes- oder Landesstraße kann zu Fehlentscheidungen mit verhängnisvollen Folgen für die Lebensqualität und Gemeindeentwicklung führen.

Wenn schon eine Ortsumfahrung,...

...dann nur als Ergänzung der "menschengerechten" Ortsdurchfahrt: Die Entscheidung, der Planung und dem Bau einer Ortsumfahrung zuzustimmen, sollte erst nach Ausschöpfung obengenannter Handlungsalternativen erfolgen. Um notfalls größeres Unheil zu verhüten, kann auch eine "kleine, ortsnahe Umfahrungslösung" im Rahmen einer Straßenausbaukonzeption als umwelt- und kostensparende Alternative zu einer geplanten weiträumigen Autobahn oder Bundesstraße akzeptabel sein.

Folgende Kriterien müssen jedoch zusätzlich erfüllt sein, um Ortsumfahrungen im Einzelfall zu befürworten:

- Keine Alternativen: Die Ortsumfahrung muss nachweisbar die einzige Möglichkeit zur Entlastung darstellen, eine Entlastung durch ÖPNV ist angemessen und gleichwertig zu prüfen.
- Beteiligung: Es muss ein Raumordungsverfahren und eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden; die umweltschonendste Trasse hat Vorrang.
- Verkehrsmengenkonstanz: Die Verkehrsmenge auf der alten und neuen Straße zusammen darf nicht größer werden als auf der alten Straße allein.
- Entschleunigung: Sowohl die neue als auch die alte Straße müssen baulich so gestaltet werden, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit nicht höher als vorher auf der alten Straße ist.
- Entlastung: Die tatsächliche Entlastungswirkung der Ortsumfahrung muss bezogen auf den Status quo (nicht wie bisher auf die Prognose) mindestens 50% für die gesamte Ortsdurchfahrt betragen.
- Qualität im Umweltverbund: Es müssen parallel zum Straßenbau wirksame flankierende Maßnahmen zur Förderung des Öffentlichen sowie des Rad- und

Fußgängerverkehr ergriffen und in einem Gesamtkonzept "Umweltverträglicher Verkehr" zusammengefasst werden.

- Flächenversiegelung: Es darf keine zusätzliche Versiegelung stattfinden. Dies bedeutet, dass ggf. ein Straßenrückbau in entsprechender Größe an anderer Stelle möglichst in der betroffenen Kommune erfolgt.
- Naturschutz: Es darf keine Inanspruchnahme oder Beeinträchtigung von ökologisch wertvollen oder sensiblen Landschaftsbereichen stattfinden.
- Ausgleich: Der Eingriff durch den Straßenneubau ist über den Straßenrückbau hinaus ausreichend auszugleichen.

Auf Bundesebene: zukunftsfähige Mobilitätspolitik

Statt im Bundesverkehrswegeplan 2003 weiterhin am milliardenschweren Bau von überwiegend nutzlosen Ortsumfahrungen festzuhalten, fordert der BUND Bundesregierung und Bundestag auf, endlich die Voraussetzungen für eine integrierte Verkehrsplanung auf regionaler Ebene zu schaffen. Diese muss die menschen- und umweltgerechte Optimierung des regionalen Verkehrssystems zum Ziel haben und als Alternative zum Bundesfernstraßenneubau auch den Ausbau von Schiene, ÖPNV, Radverkehr, die Optimierung des nachgeordneten Straßennetzes sowie Lärmsanierung und Verkehrsberuhigung an Durchgangsstraßen einbeziehen.

Neues Planungs- und Finanzierungssystem!

Um diese intelligenten und umweltgerechten Lösungen von Verkehrsproblemen auf regionaler Ebene realisieren zu können, muss das bisherige verkehrsträger- und ausbauorientierte Planungs- und Finanzierungssystem umgebaut werden.

Bisher werden im Bundesverkehrswegeplan und anschließend im Bundesfernstraßenausbaugesetz der Bedarf und die Finanzierungsbereitschaft des Bundes für isolierte Bundesfernstraßenprojekte festgelegt. Durch die Straßenbauverwaltungen der Länder wird in den weiteren Planungsverfahren dieser Bedarf in der Regel nicht in Frage gestellt. Die Alternativvorschläge der Umweltverbände und Bürgerinitiativen werden meist nicht ernsthaft geprüft. Wenn die regionalen Planungsträger diesen Vorschlägen folgen und auf den Neu- oder Ausbau der Bundesfernstraßen verzichten würden, stünden die Finanzmittel nicht zur Umsetzung alternativer Verkehrskonzepte zur Verfügung, sondern fließen in irgendeine Bundesstraße andernorts.

Die vom BMVBW vielfach postulierte integrierte Verkehrspolitik bleibt mangels entsprechender Anreize für Planer und politische Entscheidungsträger ein theoretisches Konstrukt ohne jegliche Praxisrelevanz. Dies zeigen das vom BUND dokumentierte „Dusselige Dutzend – 12 Beispiele für eine verfehlte Straßenbaupolitik“ und die Bewertungen der regionalen Umweltverbände zu Straßenbauprojekten in der BUND-Projektdatenbank unter www.bvwp.de.

Regionale Probleme regional lösen!

Die Umsetzung einer integrierten Verkehrsplanung wird nach Ansicht des BUND erst dann möglich, wenn diese fatale Wirkung abgebaut und die Regionen in ihrer Eigenverantwortung zur Umsetzung einer zukunftsfähigen Verkehrsplanung gestärkt werden.

Für den Bundesverkehrswegeplan und das Fernstraßenausbaugesetz fordert der BUND daher:

1. Generelles Absenken der Investitionsmittel für den Straßenneu- und -ausbau zu Gunsten umweltgerechter Mobilitätsangebote.
2. Integrierte Planung umweltverträglicher Verkehrskonzepte zur nachhaltigen Lösung von Verkehrsproblemen statt Realisierung isolierter Bundesfernstraßenprojekte; Straßenbau nur noch in Ausnahmefällen. Dies erfordert wiederum:
 - Statt der gesetzlichen Bedarfsfestlegung für Straßenbauprojekte sollte im Fernstraßenausbaugesetz nur der Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrssituation in einem definierten Planungsraum festgelegt werden. Dieser muss mit einem Planungsauftrag zur Realisierung intelligenter, umweltschonender und verkehrsträgerübergreifender Lösungen gekoppelt werden. Für deren Planung ist insbesondere das Raumordnungsverfahren durch Integration der strategischen Umweltprüfung (SUP) weiterzuentwickeln. Damit auch Alternativen zum Bundesfernstraßenbau (z.B. Ausbau ÖPNV, Optimierung des untergeordneten Straßennetzes) realisiert werden können, sollten diese aus dem Hauptbautitel Straßenbau finanziert werden können. Kurzfristig schlägt der BUND die Durchführung von Modellprojekten einer integrierten Verkehrsplanung vor, die im BVWP 2003 entsprechend gekennzeichnet werden sollten.
 - Um die Voraussetzungen für eine integrierte Verkehrspolitik zu schaffen, müssen die Planungs- und Finanzierungsstrukturen für Bundesfernstraßen insgesamt so reformiert werden, dass verkehrliche Alternativkonzepte zukünftig umfassend geprüft werden und ihre Realisierung gleichrangig möglich ist. Im Rahmen der laufenden Diskussion um eine neue Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern sollte deshalb auch geprüft werden, die Baulast für Bundesstraßen bei entsprechendem Finanzausgleich auf die Länder zu übertragen. Die Verwendung von Mitteln zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollte dabei an klare Kriterien einer nachhaltigen Verkehrspolitik gebunden werden.

Weitere Handlungsfelder auf der Ebene der Bundespolitik sind:

- Eine konsequente ökologische Finanzreform und eine nachhaltige Raumordnungs-, Städtebau- und Wirtschaftspolitik die Verkehre einsparen und wirksame Entlastung von Mensch und Umwelt ermöglichen.
- Eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik, die Prioritäten auf den Ausbau umweltgerechter Mobilitätsangebote setzt und die Voraussetzungen für die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene, den ÖPNV und den Radverkehr schafft.
- Ordnungsrechtliche (flächendeckende Einführung von Tempolimits) und bauliche Maßnahmen (Lärmreduktion an Fahrzeugen, Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen, Maßnahmen der innerörtlichen Verkehrsberuhigung) zur flächendeckenden Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Absenken der Lärmbelastungen sind wesentlich effizienter als der Bau neuer Straßen.

Tabelle 1: Auswertung der städtebaulichen Bewertung des BMVBW

Wirkung Ortsumfahrungen		VB	WB	Gesamt
0 - Das Projekt wird für die Entlastung von Ortsdurchfahrten keine nennenswerten Effekte zeigen	Anzahl – Projekte	114	237	351
	In % der Projekte	17,92%	31,02%	25,07%
	Baukostensumme (Mio. _)	1947,8	4226	6173,8
	Gesamtlänge in km	494,3	959,1	1453,4
	Mittelwert - Kfzpro24h	10.702	7.945	8.840
1 - Das Projekt hat für die Entlastung von Ortsdurchfahrten eine geringe Bedeutung.	Anzahl – Projekte	220	267	487
	In % der Projekte	34,59%	34,95%	34,79%
	Baukostensumme (Mio. _)	2737,9	3318,5	6056,4
	Gesamtlänge in km	891,7	997,1	1888,8
	Mittelwert - Kfzpro24h	10.818	8.502	9.548
2 - Das Projekt hat für die Entlastung von Ortsdurchfahrten eine mittlere Bedeutung.	Anzahl – Projekte	142	145	287
	In % der Projekte	22,33%	18,98%	20,50%
	Baukostensumme (Mio. _)	2263,5	1843,3	4106,8
	Gesamtlänge in km	710,2	557,7	1267,9
	Mittelwert - Kfzpro24h	12.901	10.145	11.509
3 - Das Projekt hat für die Entlastung von Ortsdurchfahrten eine hohe Bedeutung.	Anzahl – Projekte	126	78	204
	In % der Projekte	19,81%	10,21%	14,57%
	Baukostensumme (Mio. _)	2139	1361,2	3500,2
	Gesamtlänge in km	561,9	362,3	924,2
	Mittelwert - Kfzpro24h	12.484	11.628	12.157
4 - Das Projekt hat für die Entlastung von Ortsdurchfahrten eine sehr hohe Bedeutung.	Anzahl – Projekte	29	32	61
	In % der Projekte	4,56%	4,19%	4,36%
	Baukostensumme (Mio. _)	395,8	514,9	910,7
	Gesamtlänge in km	110,1	120,2	230,3
	Mittelwert - Kfzpro24h	10.862	11.125	11.000
5 - Das Projekt hat für die Entlastung von Ortsdurchfahrten eine herausragende Bedeutung.	Anzahl – Projekte	4	4	8
	In % der Projekte	0,63%	0,52%	0,57%
	Baukostensumme (Mio. _)	103	121,7	224,7
	Gesamtlänge in km	29,2	28,5	57,7
	Mittelwert - Kfzpro24h	12.750	11.500	12.125
Ohne Bewertung	Anzahl – Projekte	1	1	2
	In % der Projekte	0,16%	0,13%	0,14%
	Baukostensumme (Mio. _)	24,6	13,3	37,9
	Gesamtlänge in km	3,1	2	5,1
	Mittelwert - Kfzpro24h	20.000	19.000	19.500
Gesamt: Anzahl – Projekte		636	764	1400
Gesamt: Projekte in %		100,00%	100,00%	100,00%
Gesamt: Baukostensumme (Mio. _)		9611,6	11398,9	21010,5
Gesamt: Gesamtlänge in km		2800,5	3026,9	5827,4
Gesamt: Mittelwert - Kfzpro24h		11.621	9.099	10.245

Erläuterungen: VB = Vordringlicher Bedarf, WB = Weiterer Bedarf

BUND Bundesgeschäftsstelle, Berlin 2004

Referat für Verkehrspolitik

Stephan Günthner