

werkzeug

Ortsumfahrungen
Entlastungswirkungen und
Alternativen des BUND

Schutzgebühr: 3,00 Euro

Impressum

Inhalt

Herausgeber: Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Baden-Württemberg e. V. Verantwortlich: Dr. Brigitta Dahlbender Stuttgart: BUND, 2004	Editorial: Ortsumfahrung ist kein Allheilmittel Wirkungsanalysen von Ortsumfahrungen BUND-Untersuchung: Ortsumfahrungen erzeugen neuen Verkehr Bundesverkehrsministerium: Zwei von drei Ortsumfahrungen entlasten kaum Verkehr fällt nicht vom Himmel – Verkehr wird induziert Alternativen zu Ortsumfahrungen Straßenbau im Spiegel knopper Kassen: Was geht schneller – Verkehrsberuhigung oder Ortsumfahrungen? Forderungen des BUND Tipps, Links, Adressen Karte: Zerschneidung der Landschaft	3 4 4 4 8 9 10 12 14 15 16
Verlag und Bestelladresse: BUND Service GmbH Mühlbühlstraße 2 78315 Reddelfzell Telefon: 07732/1507-0 Telefax: 07732/1507-77 E-Mail: bund.moeging@bund.net Internet: www.bund.net/bowue/		
Bezugspreis: EUR 3,00 zuzügl. Versandkosten		



Bilder: P. Fendrich

Texte, Redaktion und Diagramme:

Alfons Buchela
Dr. Brigitta Dahlbender
Stefan Flaig
Klaus-Peter Gussfeld
Tilmann Heuser
Gerhard Pfeifer

Schlussredaktion:

Peter Fendrich
Peter Fendrich

Titelbild:

Produktion:
EcoText International GmbH, Stuttgart

Druck:
Steinkopf Druck GmbH, Stuttgart

Editorial



Ortsumfahrung ist kein Allheilmittel

Liebe Leserinnen und Leser,

Zwischen 1980 und 2001 ist der durchschnittliche tägliche Verkehr auf den Bundesstraßen in Baden-Württemberg um etwa 50 Prozent gestiegen. Die Folgen dieser Entwicklung sind vor allem an den Ortsdurchfahrten unerrätzlich: Anwohner, Radfahrer und Fußgänger werden massiv in ihrem Aktionsraum eingeschränkt. Erhöhtes Herzinfarktisiko, Schlafstörungen, ungesunde Luft, Kinder mit Atemwegserkrankungen und Konzentrationsstörungen sind an hochbelasteten Ortsdurchfahrten und an den Einfallstraßen in die Zentren inzwischen Alltag. Die Hauptstraße – eigentlich das Zentrum vielfältiger Nutzungen – ist zur gefährlichen Hauptverkehrsstraße und Trennlinie in den Städten und Gemeinden degradiert.

Ortsumfahrungen – das Versprechen

Egal, ob eine neue „gemeindliche Entlastungsstraße“, eine Kreis-, Landes- oder Bundesstraße durchgesetzt werden soll: Die herrschende Verkehrspolitik stilisiert Ortsumfahrungen zum alleinigen Sinnbild jeglicher Verkehrserneuerungen. Die Argumentationen: Ortsdurchfahrten werden von hohen Verkehrsaufkommen entlastet, die Anwohner vor Lärm und Schadstoffen geschützt und die Lebensqualität im Ort erhöht, da die trennende Wirkung von Ortsdurchfahrten entfällt. Zusätzlich sollen sie die Verkehrssicherheit verbessern.

Scheinlösung zu Lasten der Umwelt

Verdrängt werden hingegen die Folgen einer neuen Ortsumfahrung: Natur- und Kulturlandschaften werden zerstört, Lebens-, Erholungs- und Siedlungsräume zerschnitten und durch Lärm und Luftschadstoffe belastet. Durch die zusätzlichen Straßen nimmt der motorisierte Individualverkehr zu, während sich die Position des öffentlichen Nahverkehrs weiter verschlechtert. Spätestens in den Ballungsräumen staut sich der Autoverkehr wieder. Hier ist aber keine Entlastung mehr möglich – es fehlen die Flächen. Auch für die Verkehrssicherheit sieht es schlecht aus: Der verbesserten Situation auf der Ortsdurchfahrt stehen teilweise weitläufigere Umgehungen mit mehr Toten und Schwerverletzten auf der Ortsumfahrung gegenüber. Sie sind die Folge aus den dort üblichen höheren Geschwindigkeiten gegenüber der Ortsdurchfahrt.

Der BUND ist sich dieses Spannungsfeldes durchaus bewusst und strebt konstruktive Lösungen an. Sicherlich

gibt es Situationen, wo auch wir dem Bau von Ortsumfahrungen zustimmen – beispielsweise im hoch belasteten Elzach im Zuge der B 294, wo in intensiver Zusammenarbeit mit dem BUND eine für alle Seiten akzeptable Lösung gefunden wurde. Andererseits: Um zu wirklich vertretbaren Lösungen für Mensch und Umwelt zu kommen, führt an einer durchgreifenden Reduktion des Straßenverkehrs kein Weg vorbei. Zunachst Ortsumfahrungen eine nachhaltige Entlastung der Städte und Gemeinden nur in wenigen Ausnahmefällen bewirken. Aufgrund der hohen Anteile der auf dem innerörtlichen Straßennetz verbleibenden Binnen- sowie Ziel- und Quellverkehrs tragen die neuen Straßen kaum zu einer Verbesserung der Verkehrs- und Umweltsituation bei. Allein um den Lärm später um drei Dezibel zu senken, wäre eine Halbierung der Verkehrsmenge erforderlich. Dies ist vielerorts Illusion. Zunachst jede neue Straße neuen Verkehr erzeugt, der die ursprüngliche Verkehrsbelastung nach einigen Jahren wieder aufzeiht.

Sieben Fallbeispiele

Um diese These zu überprüfen, haben wir in drei Regionen Baden-Württembergs die Entwicklung der Verkehrsmengen anhand von sieben Fallbeispielen mit und ohne Ortsumfahrungen über zwanzig Jahre hinweg von 1980 bis 2000 untersucht. Das Ergebnis in Kürze: Im Durchschnitt fand ohne neu gebaute Ortsumfahrung eine Zunahme des Verkehrs von 20 bis 40 Prozent, mit Ortsumfahrung hingegen eine Zunahme von 60 bis weit über 100 Prozent statt – in der Summe der alten und neuen Straße. Unabhängig von individuellen Einflussfaktoren zeigt dieser Unterschied, dass Ortsumfahrungen insgesamt kaum entlasten, sondern mehr Verkehr erzeugen.

Auch die städtebaulichen Projektwertungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVWBW) im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans bestätigen eindrucksvoll die Position des BUND. So freue ich mich denn auch, dass wir Ihnen mit dieser Broschüre vor Ort den Rücken stärken können.

Ihre

Dr. Brigitta Dahlbender
Vorsitzende des BUND-Landesverbands



Wirkungsanalysen von Ortsumfahrungen

BUND-Untersuchung: Ortsumfahrungen erzeugen neuen Verkehr

Die Analyse der Entwicklung des Verkehrsaufkommens der sieben Fallbeispiele in drei Regionen Baden-Württembergs lässt Rückschlüsse auf den induzierten Verkehr zu. Auch kann ausgewertet werden, ob bei realisierten Ortsumfahrungen die Entlastungswirkung innerorts spürbar



1.1 B 39 von Westloch nach Speyer mit den Ortsumfahrungen Neulübbheim und Altlübbheim

ist und über einen längeren Zeitraum andauert oder ob innerhalb weniger Jahre der alte, unzureichende Zustand wiederhergestellt wurde. Grundlage für die Analyse sind die offiziellen Verkehrsstärkenkarten für die Jahre 1980, 1985, 1992, 1995 und 2000, herausgegeben von der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg. Um abschließende Aussagen treffen zu können, berücksichtigt die Auswahl der Fallbeispiele unterschiedliche örtliche und räumliche Situationen sowie verschiedene Intensitäten des Verkehrswegenausbaus.

Bildleiste von links:

- 2.1 Orstdurchfahrt Umkirch
- 2.2 Verkehrskorridor Dreisamtal (Freiburg – Kirchzarten, B 31 + Ost + parallele Landesstraße)
- 2.3 Ortsumfahrung Neulübbheim (B 31)



Die B 39 ist eine regionale Ost-West-Verbindung am Rande des Verdichtungsraums Rhein-Neckar. Diese Bundesstraße wurde als Kette von Ortsumfahrungen vollständig neu gebaut. Diesem massiven Straßenausbau steht ein unzureichender ÖPNV ohne Schienenverbindung gegenüber. Und das in einer Region, die durch starke Zunahmen von Arbeits- und Wohnstätten geprägt ist.

2. Region Städtlicher Oberheim:
- 2.1 Orstdurchfahrt Umkirch
- 2.2 Verkehrskorridor Dreisamtal (Freiburg – Kirchzarten, B 31 + parallele Landesstraße)
- 2.3 Ortsumfahrung Neustadt (B 31)

Die B 31 ist eine Ost-West-Landesentwicklungsachse zwischen Breisach (französische Grenze am Rhein) – Freiburg – Donaueschingen. Der Verkehrskorridor Dreisamtal und die Orstdurchfahrt Umkirch zeigen eine verkehrliche Situation praktisch ohne Straßenausbau im Untersuchungszeitraum 1980 bis 2000. Erst 2002 wurde die neue B 31 im Dreisamtal eröffnet; die Ortsumfahrung Umkirch ist seit Ende 2003 im Bau. Parallel zur Bundesstraße verlaufen attraktive ÖPNV-Verbindungen, die in den letzten Jahren massiv verbessert wurden wie die Hällentalbahn von Freiburg in den Schwarzwald oder die Breisgau-S-Bahn von Freiburg nach Breisach.

Die Ortsumfahrung Neustadt im Hochschwarzwald wurde Anfang der achtziger Jahre eröffnet und entlastet die enge, topographisch schwierige Orstdurchfahrt vom Durchgangsverkehr.

3. Region Stuttgart:
- 3.1 B 14 Ortsumfahrung Fellbach
- 3.2 B 29 Ortsumfahrung Schorndorf

Die Ortsumfahrungen Fellbach und Schorndorf im Zuge der B 14 und B 29 beschreiben typische

Problemsituationen im dicht besiedelten Verdichtungsraum. Gute Verkehrsbedingungen auf Straße und Schiene korrespondieren mit einer starken Zunahme an Arbeits- und Wohnstätten.



Wesentliche Ergebnisse und Thesen aus den untersuchten Fallbeispielen

Im Durchschnitt fand ohne neu gebaute Ortsumfahrung eine Zunahme des Verkehrs von 20 bis 40 Prozent, mit Ortsumfahrung hingegen eine Zunahme von 60 bis weit über 100 Prozent statt – in der Summe der alten und neuen Straße. Unabhängig von individuellen Einflussfaktoren zeigt dieser Unterschied, dass Ortsumfahrungen insgesamt kaum entlasten, sondern mehr Verkehr erzeugen.

Es kann nicht länger geleugnet werden, dass durch Straßenausbau Verkehr neu induziert wird. Zwar können auf Grundlage der Studie die jeweiligen Anteile des induzierten Verkehrs an der erfolgreichen Verkehrsnahe nicht exakt abgegrenzt werden. Dennoch lassen sich folgende Bewertungen ableiten: Je umfangreicher die Investitionen in Straßenausbau ausfallen, desto größer ist die hierdurch ausgelöste Verkehrsnahe. In mehreren Fällen kam es zu einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens im Gesamtkorridor (Ortsumfahrung + Orstdurchfahrt). Auf der anderen Seite können „Nicht-Investitionen“, also der Verzicht auf Straßenausbaumaßnahmen, durchaus dämpfend auf die Ver-

kehrsnachfrage wirken. Insbesondere dann, wenn alternativ zur Straße ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr vorhanden ist.

Ortsumfahrungen verlagern nicht nur Verkehr von der Orstdurchfahrt auf die Umfahrung, sondern sie führen durch das Besetzen von Engpässen in der Regel zu einer weiteren Verkehrszunahme.

Ortsumfahrungen können die Verkehrsprobleme im Ortszentrum dann nicht lösen, wenn lediglich eine Erweiterung der Straßenverkehrsfläche erfolgt und ansonsten keine weiteren Maßnahmen zur Beruhigung des Autoverkehrs ergriffen werden. Es gilt: Je üppiger der Straßenausbau und je beschleunigter die einschränkenden Maßnahmen im Ortszentrum, desto größer ist die weitere Verkehrszunahme und umso geringer die innerörtliche Entlastung. Im Extremfall kann die innerörtliche Belastung sogar ansteigen.

Ortsumfahrungen können dann einen Teil der Verkehrsprobleme im Ortskern wirksam und dauerhaft lösen, wenn der Durchgangsverkehr konsequent verlagert wird und durch Einsatz flankierender Maßnahmen (Verkehrsberuhigung, Straßentrückbau etc.) die Attraktivität für den Autoverkehr durchgehend verringert wird. Der durch die Umfahrung gewonnene Spielraum soll zugunsten der gesamten Wohnbevölkerung und nicht zugunsten einer weiteren Verkehrszunahme genutzt werden.

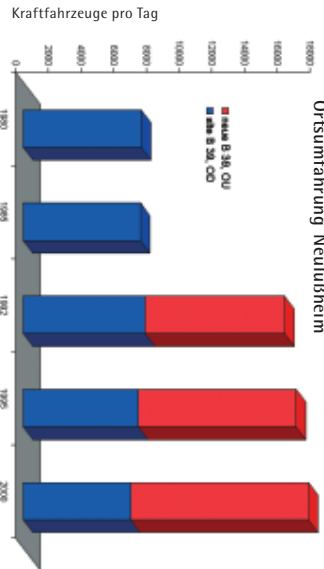
Wird auf flankierende Maßnahmen verzichtet, so pendelt sich das Verkehrsaufkommen relativ rasch wieder auf dem früheren Niveau ein oder es wird die Entlastung der Orstdurchfahrt nicht im gewünschten Maß erreicht.

In größeren Agglomerationsgemeinden bestehen meist Verkehrsengpässe auf der Achse in Richtung Agglomerationszentrum. Das Besetzen dieser Engpässe durch überdimensionierte Ortsumfahrungen in Verbindung mit massiven Ausbaumaßnahmen auf der freien Strecke führt unwirksam zu einer überdurchschnittlichen Verkehrszunahme auf der Straße.

- 3.1: Ortsumfahrung Fellbach (B 14)
- 3.2: Ortsumfahrung Schorndorf (B 29)

Kartenauschnitt aus topographischen Karten 1:100.000 mit Genehmigung des Landesvermessungsamtes Baden-Württemberg (www.lvw.de).
Beats: ARKS-DLM25 BW
Az.: 2851.2-A/951

Verkehrsentwicklung B39 Ortsumfahrung Neuulbheim



Die Fallbeispiele im Detail

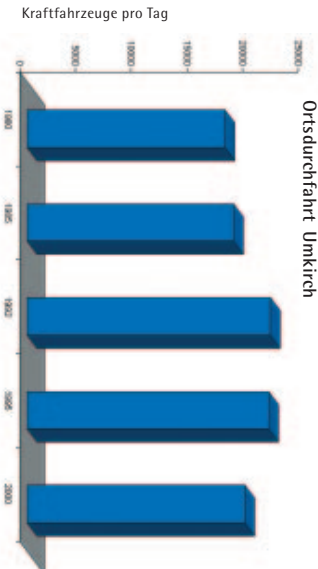
1.1: Ortsumfahrungen Neuulbheim und Altulbheim (B39)

Die Ortsdurchfahrt Neuulbheim war 1980 mit 7.224 Fahrzeugen belastet, 1985 mit 7.175 Fahrzeugen (-1 Prozent). Nach Eröffnung der Ortsumfahrung blieb diese Belastung auf der K 4252, der früheren B39, nahezu konstant. Erst im Jahr 2000 verringerte sie sich auf 6.580 Fahrzeuge (-9 Prozent). Auf der Ortsumfahrung kamen bis 1992 8.540 Fahrzeuge (+118 Prozent), bis 1995 9.640 Fahrzeuge (+133 Prozent) und bis 2000 10.880 Fahrzeuge (+151 Prozent) neu dazu. Zusammen ist das ein Anstieg auf 17.460 Fahrzeuge, also +142 Prozent im Vergleich zu 1980.

Auf der Anschlussstrecke von Altulbheim nach Speyer stieg das Verkehrsaufkommen zwischen 1980 mit 7.329 Fahrzeugen und 1985 mit 7.447 Fahrzeugen (+2 Prozent) nur leicht an. Nach Eröffnung der Kette von Ortsumfahrungen befuhren 1992 schon 11.400 Fahrzeuge (+56 Prozent), 1995 12.110 Fahrzeuge (+65 Prozent) und im Jahr 2000 gar 13.260 Fahrzeuge (+81 Prozent) diesen Abschnitt der Fahrzeugstrecke auf der Ortsumfahrung mit dem von der Ortsdurchfahrt Altulbheim kommenden Strom vereinigt.

Durch den Neubau der B 39 als eine Kette von Ortsumfahrungen wurde im Vergleich zur Belastung 1980 mit 9 Prozent keine spürbare Entlastung der Ortsdurchfahrten von Altulbheim und Neuulbheim im Zuge der früheren B 39, heute K 4252, bewirkt. Auf der Ortsumfahrung wurde aber ein Fahrzeugstrom mit 151 Prozent der Belastung von 1980 auf der alten Strecke neu erzeugt. Verglichen mit der durchschnittlichen Verkehrsentwicklung in Baden-Württemberg ist das eine Erhöhung um mehr als das Doppelte. Das ist das Ergebnis des Zusammenspiels von mehr Einwohnern, mehr Arbeitsplätzen und der schnelleren Befahrbarkeit der neuen Straße im Vergleich zu den früheren Ortsdurchfahrten. Auch die Zunahme auf der westlichen Anschlussstrecke liegt noch über dem Durchschnitt, obwohl die Verkehrsbeziehung nach Westen in Richtung Speyer weniger Bedeutung hat als die nach Osten in Richtung Walldorf/Wiesloch.

2.1/2.2: Ortsdurchfahrt Umkirch sowie Verkehrskorridor Dreisamtal (B 31)



Das Verkehrsaufkommen sowohl auf der Ortsdurchfahrt Umkirch als auch im Dreisamtal zwischen Freyburg und Kirchzarten bewirkt seit Anfang der achtziger Jahre eine sehr starke Belastung. Auf der Ortsdurchfahrt Umkirch stieg das Verkehrsaufkommen zwischen 1980 und 1995 um nur 22 Prozent an, zwischen 1995 und 2000 ist ein signifikanter Rückgang zu verzeichnen. Auch im Dreisamtal stieg das Verkehrsaufkommen in den 15 Jahren zwischen 1980 und 1995 nur um 23 Prozent an; zwischen 1995 und 2000 ist ein außergewöhnlich hoher Rückgang des Verkehrsaufkommens festzustellen. Dies

könnte auf die starken Verkehrsbehinderungen im Zuge des Neubaus der B 31-Ost zurückzuführen sein.

Verglichen mit der durchschnittlichen Verkehrsentwicklung in Baden-Württemberg ist die Verkehrsentwicklung sowohl in Umkirch als auch im Dreisamtal weit unterdurchschnittlich verlaufen. Zwei Faktoren sind nach Analyse des BUND hierfür verantwortlich: Zum einen ist die absolute Verkehrsbelastung jeweils so groß, dass die Grenze der Belastbarkeit erreicht ist und es aufgrund der vielen Staatsnationen für Automobilisten nicht mehr attraktiv ist, die Strecke zu benutzen. Zum anderen wurde in den vergangenen Jahren der öffentliche Verkehr in und um Freyburg fahplanseitig und tariflich (Taktverkehrs, Regio-Karte etc.) stark verbessert, so dass viele Verkehrsteilnehmer vom Auto auf den ÖPNV umgestiegen sind.

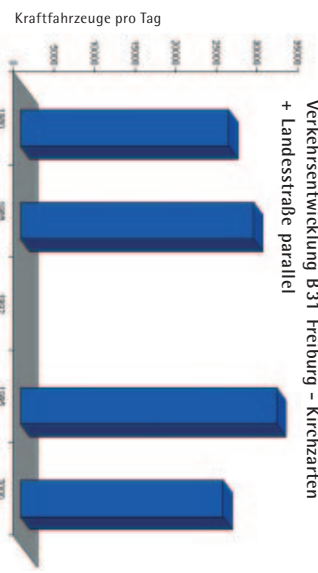
Beide Fallbeispiele können unsere These belegen, dass „Nicht-Investitionen“ - also der Verzicht auf Straßenbaumaßnahmen - durchaus dämpfend auf die Verkehrsachfrage wirken. Insbesondere dann, wenn alternativ zur Straße ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr besteht. Unabhängig hiervon ist allerdings die absolute Verkehrsbelastung kritisch zu hinterfragen.

2.3: Ortsumfahrung Neustadt (B 31)

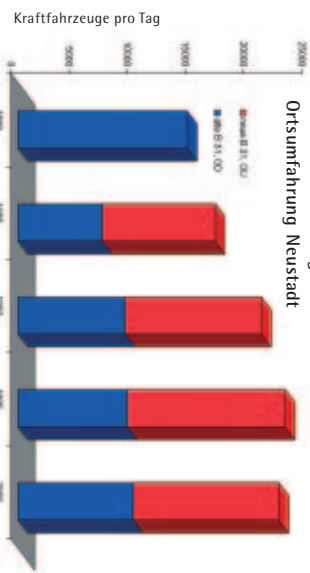
Die Verkehrsachse im Bereich Neustadt liegt mit unter 60 Prozent in 20 Jahren im Rahmen der durchschnittlichen langjährigen Verkehrsentwicklung in Baden-Württemberg. Verglichen mit den beiden Fallbeispielen Dreisamtal und Umkirch ohne Straßenbaumaßnahmen im Untersuchungszeitraum ist die Zunahme des Verkehrs erheblich - ein Beleg für die These, dass Investitionen in neue Straßen zusätzlich den Verkehr induzieren. Ortsumfahrungen verlagern also nicht nur Verkehr von der Ortsdurchfahrt auf die Umfahrung, sondern sie führen durch das Beseitigen von Engpässen zu einer weiteren Verkehrszunahme.

Im Hinblick auf die innerörtliche Entlastungswirkung ist von deutlichen Erfolgen auszugehen: Der Durchgangsverkehr konnte, sicherlich auch aufgrund der topographischen Verhältnisse, zunächst fast vollständig auf die Ortsumfahrung verlagert werden. Eine innerörtliche Entlastung von 50 Prozent bei Eröffnung der Umfahrung ist im Vergleich zu den anderen Fallbeispielen ein sehr guter Wert. Negativ zu bewerten ist die anschließend zwischen 1985 und 2000 zu verzeichnende erneute Verkehrszunahme innerorts. Zwar ist die innerörtliche Entlastung 2000 mit 31 Prozent gegenüber der Ausgangslage 1980 immer noch erheblich. Die zwischenzeitliche innerörtliche Verkehrszunahme gibt aber deutliche Hinweise auf fehlende flankierende Maßnahmen parallel zum Bau der Ortsumfahrung und auf Mängel in der örtlichen ÖPNV-Erschließung. Dies belegt unsere These, dass Ortsumfahrungen die Verkehrsprobleme im Ortszentrum dann nicht lösen können, wenn lediglich eine Entwertung der Straßenverkehrsfläche erfolgt und ansonsten keine weiteren Maßnahmen zur Beseitigung des Autoverkehrs ergriffen werden.

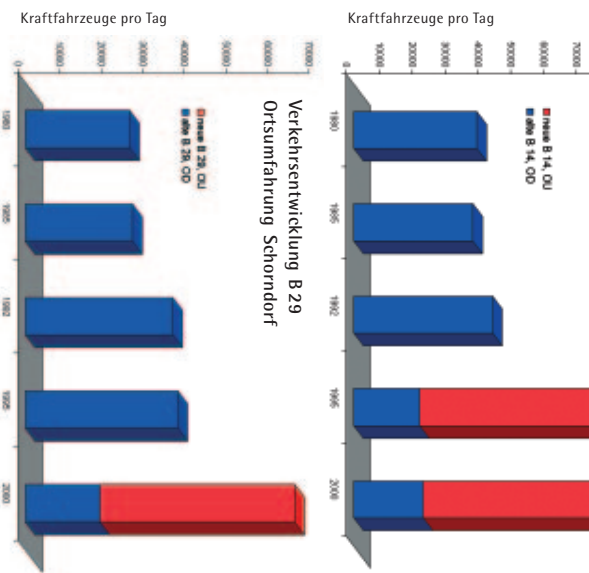
Verkehrsentwicklung B31 Freyburg - Kirchzarten + Landesstraße parallel



Verkehrsentwicklung B31 Ortsumfahrung Neustadt



Verkehrsentwicklung B29 Ortsumfahrung Schorndorf



3.1: Ortsumfahrung Fellbach (B 14)

Die B 14 bei Fellbach ist das Einfallsstor im Osten von Stuttgart. Aufgrund der topographischen Lage gibt es kaum Ausweichstrecken. Zwar konnte durch den Bau der Umfahrungsstraße 1992 der Verkehr auf der alten B 14 im Bereich der Ortsdurchfahrt Fellbach halbiert werden. Doch dieser Wert steigt die letzten Jahre wieder stetig an. Die Verlagerung auf die neue B 14 verhält sich aber alles andere als im zu erwartenden Verhältnis 1:1. Auf der Umfahrung schnellen die Zahlen in schwindelerregende Höhen. Betrachtet man den Gesamtverkehrskorridor, stellt man eine Steigerung des Fahrzeugaufkommens von ca. 100 Prozent innerhalb von sieben Jahren im Vergleich zu der Zeit vor Inbetriebnahme der Umfahrung fest.

3.2: Ortsumfahrung Schorndorf (B 29)

Das Remstal östlich von Stuttgart wird hauptsächlich durch die Bundesstraße B 29 erschlossen. Im Abschnitt zwischen Schwäbisch Gmünd und Waiblingen wurden in den achtziger Jahren vielerorts Umfahrungsstraßen neu gebaut, so dass nur noch die Ortsdurchfahrt Schorndorf ein Nadelöhr auf der B 29 darstellte.

Im Jahr 1997 wurde die vierspurige Umfahrung Schorndorfs für den Verkehr freigegeben. Das Beseitigen dieses letzten Straßen-Engpasses wirkte wie ein Dammbreach, und auf der neuen Bundesstraße ist das Verkehrsaufkommen förmlich explodiert. Da die alte B 29-Ortsdurchfahrt Schorndorf nach der Eröffnung der Umgehung als Gemeindestraße abgestuft wurde, wurden keine offiziellen Zählungen seitens des Landes mehr durchgeführt. Zählungen des Verkehrsingenieursbüros Bender und Stahl Ende der neunziger Jahre ergaben ca. 18.000 Fahrzeuge. Im Jahr 2010 sollen es laut Prognose dann wieder ca. 20.300 Fahrzeuge sein. Betrachtet man den Gesamtkorridor, so stellt man fest, dass innerhalb von nur drei Jahren seit Eröffnung der B 29 neu das Gesamtverkehrsaufkommen um ca. 75 Prozent angestiegen ist.

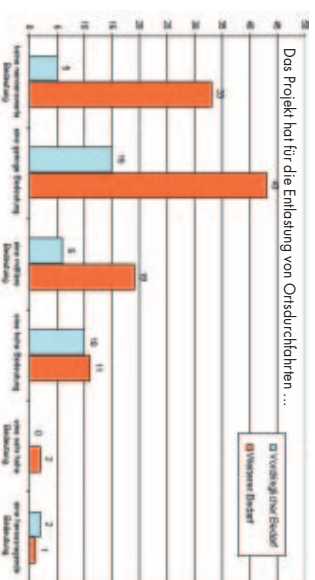
Bundesverkehrsministerium: Zwei von drei Ortsumfahrungen entlasten kaum

Im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVWBW) alle neu geplanten Straßenbauprojekte einer städtebaulichen Beurteilung unterzogen, mit der die Entlastungswirkungen für die jeweiligen Ortsdurchfahrten bewertet wurden. Das für den BUND kaum überraschende Ergebnis: Die meisten der in Baden-Württemberg geplanten Ortsumfahrungen tragen aufgrund des im Ort verbleibenden Binnen-, Ziel- und Quellverkehrs nur wenig zum Planungsziel der „Entlastung von Ortsdurchfahrten“ bei.

Nach den Bewertungen des BMVWBW haben von den 38 in Baden-Württemberg beurteilten Bundesstraßenprojekten (zwei- oder vierspuriger Neubau) des Vordringlichen Bedarfs 20 „keine nennenswerte“ oder nur eine „geringe Bedeutung“ für die Entlastung von Orten. Nur 12 Projekte zeigten diesbezüglich eine „hohe, sehr hohe oder herausragende Bedeutung“. In der Kategorie des Weiteren Bedarfs sind 76 von 109 geplanten Straßenneubauteilen auch nach den Ergebnissen des BMVWBW für eine wirkungsvolle Ortsentlastung von geringen Nutzen; nur 14 Projekte wären nach dieser Bewertung bauwürdig. Dieser Sachverhalt ist in nebenstehender Graphik dargestellt.

Trotz dieser niederschmetternden Ergebnisse ziehen die politischen Entscheider keine Konsequenzen aus den städtebaulichen Bewertungen: Sowohl das BMVWBW als auch die baden-württembergische Landesregierung halten an der Bauwürdigkeit auch der für eine Entlastung von Ortschaften unötigen Neubauprojekte mit einem Gesamtvolumen von über 2 Milliarden Euro fest (von insgesamt 3,5 Mrd. Euro). Um die Lebensqualität der Menschen in diesen Orten zu erhöhen, sind statt der Scheinlösung Ortsumfahrung andere Alternativen gefragt. Diese Ergebnisse der städtebaulichen Projektbewertungen des BUND, dass Ortsumfahrungen nur in wenigen Ausnahmefällen wirklich zu einer Entlastung von Mensch und Umwelt beitragen.

Anmerkung: In die Analyse einbezogen wurden nur die vorliegenden Bewertungen für den Neubau der Bundesstraßen, nicht aber die für den vierspurigen Ausbau von Bundesstraßen, den Neu- und Ausbau von Bundesstraßen sowie die Indispensalen, i.d.R. schon planfestgestellten und nicht neu bewerteten Straßenbaumaßnahmen.



Das Projekt hat für die Entlastung von Ortsdurchfahrten ...

Potenziale innerörtliche Entlastungswirkung

Quelle: BUND-Berechnung auf Grundlage der städtebaulichen Beurteilung der Straßenbauprojekte durch das BMVWBW, nähere Infos auch unter www.bvwp.de

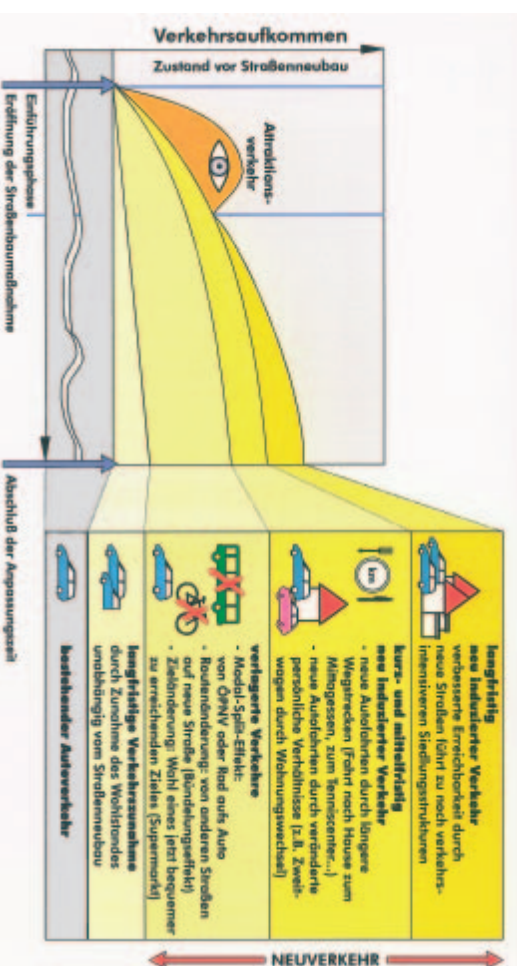
Innerörtliche Entlastungswirkung der nach dem Bundesverkehrswegeplan 2003 geplanten Bundesstraßen in Baden-Württemberg

Verkehr fällt nicht vom Himmel – Verkehr wird induziert

Die in der BUND-Untersuchung ermittelte überdurchschnittliche Zunahme des Verkehrs durch den Bau von Ortsumfahrungen ist kein Naturgesetz. Sie ist Folge komplexer verkehrswissenschaftlicher Zusammenhänge. Den von den Verkehrsplannern zitierten positiven Effekten von Umfahrungsstraßen – Autoverkehr verflüssigen, Stausituationen vermeiden, Belastungen für die Anwohner verringern etc. – müssen daher auch ihre gegensätzlichen negativen Folgen entgegen gehalten werden: Jede Engpassbeseitigung oder Netzergänzung im Straßenbau induziert – erzeugt – neuen zusätzlichen Verkehr, der vor Realisierung der Maßnahme nicht bestand. Vereinfacht gesagt: Es wird mehr gefahren, wenn das Autofahren durch neue Straßen attraktiver wird – zwar nicht sofort nach Eröffnung der Umfahrungsstraße, sondern nach einem möglicherweise mehrere Jahre dauernden Anpassungsprozess. Genau diesen Neutverkehr konnte unsere Untersuchung der Fallbeispiele nachweisen.

Verkehr entsteht nicht von allein

Neutverkehr infolge Aus- oder Neubau einer Straße



So hängt die Zielwahl und das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer maßgeblich von der Verkehrsinfrastruktur ab. Je schneller auf neuen Straßen im Vergleich zur alten Infrastruktur gefahren werden kann, um so weiter oder häufiger wird bei gleichbleibendem Zeitaufwand gefahren. Und das persönliche Reisezeitbudget, also die Zeit, die jeder durchschnittlich für Transportzwecke aufwendet, ist in den letzten Jahrzehnten mit etwa 90 Minuten pro Tag relativ konstant geblieben. Langfristig sind auch räumstrukturelle Effekte zu berücksichtigen – eine verbesserte Erreichbarkeit führt zu noch verkehrstrintensiveren Siedlungsstrukturen. In der Summe all dieser Einflussfaktoren steigt das Verkehrsaufkommen im Vergleich zur „normalen“ langfristigen Verkehrszunahme überproportional an. Unten stehende Graphik veranschaulicht diese Zusammenhänge.

Neutverkehr infolge von Aus- oder Neubau einer Straße
Quelle: BUND

langfristig
neue landestypische Verkehrsmittel durch neue Straßen (führt zu noch verkehrstrintensiveren Siedlungsstrukturen)

kurz- und mittelfristig
neue landestypische Verkehrsmittel durch längere Wegstrecken (Fahrt nach Hause zum Mittagessen, zum Tenniscenter, ...) - neue Ausfahrten durch veränderte persönliche Verbindnisse (z.B. Zweitwagen durch Wohnungswechsel)

verlängerte Verkehrswege
- Modal-Shift-Effekt von ÖPNV oder Rad aufs Auto
- Routenänderung: von anderen Straßen auf neue Straße (Bündelungseffekt)
- Zieländerung: Wohl eines jetzt bequemer zu erreichenden Ziels (Sperrmotel)

langfristige Verkehrsstrukturen
durch Zunahme des Wohlstandes unabhängig vom Straßenwettbewerb

zunahme. So ist die Gesamtverkehrsbelastung nach dem Bau einer Ortsumfahrung meist größer als vorher. Denn die Umfahrung wird meist als Schnellstraße ausgebaut, wohingegen ein völliger Rückbau der alten Ortsdurchfahrt aufgrund ihrer Verkehrsfunktion für den Binnen-, Ziel- und Quellverkehr nicht erfolgt und durch das insgesamt vergrößerte Straßenangebot neuer Verkehr erzeugt wird.

Zweiterlei ist interessant: Ersten schenken häufig viele Verkehrsprognosen diesen Zusammenhängen keine Beachtung und sind entsprechend wirklichkeitsfremd. Dies ist erstaunlich, da beim ÖPNV im Rahmen der standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen regelmäßig der indu-

zierte Verkehr zu berücksichtigen ist. Auch beim BWPV 2003 wurde erstmals der induzierte Verkehr bei der Projektwertung berücksichtigt – zwar erst in Auszügen und nicht umfassend, aber immerhin ein Anfang. Zweitens existieren kaum Wirkungsanalysen von Ortsumfahrungen über einen längeren Zeitraum hinweg – vor Ort sind alle zuzufinden, wenn die Umfahrung feierlich eröffnet und zumindest in den ersten Jahren eine Entlastung spürbar ist. Hier hinterfragt die Untersuchung des BUND viele scheinbare Gewissheiten. Gefragt sind vor diesem Hintergrund Alternativen zu Ortsumfahrungen, die gangbare Wege aus dem Dilemma von induziertem Verkehr und unzureichender Entlastung aufzeigen.



Bild: K.-P. Gussfeld

Bild: K.-P. Gussfeld

Bild: A. Schliker

Bild: K.-P. Gussfeld

Alternativen zu Ortsumfahrungen

Ein attraktiver ÖPNV und optimierte Bedingungen für Radfahrer können erheblich zur Reduktion des innerörtlichen Autoverkehrs beitragen.

- Bildleiste von links: Busbahnhof mit modernen Niederflur-Stadtbussen, Stadtbahn bei Karlsruhe, Fahrradstraße, „Kfz frei“-Einbahnstraßen-Ausnahmeregelung für Radfahrer und Busse

Alternativen zu Ortsumfahrungen sind also dringend geboten. Ziel der Verkehrspolitik muss es daher sein,

- Verkehr zu vermeiden,
- Verkehr verträglich abzuwickeln und zu beruhigen und
- Verkehr zu verlagern.

Nur so können die Belastungen in den Ortsdurchfahrten spürbar verringert werden, ohne neue Belastungen für Umwelt, Landschaft und Naherholungsgebieten außerhalb des Ortes, für Bewohner am Ortsrand und der Nachbargemeinden sowie der öffentlichen Haushalte zu schaffen.

Verkehr vermeiden heißt auf regionaler und kommunaler Ebene, Verkehrs- und Stadtungsplanung zu integrieren und gemeinsam an der Realisierung der „Stadt der kurzen Wege“ zu arbeiten. Sie zeichnet sich durch hohe, aber verträgliche Dichte und Nutzungsmischung aus. Sie spart Verkehrsaufwand und senkt den Flächenverbrauch. Zur verträglichen Abwicklung von Verkehr kön-

nen Städte und Gemeinden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung durchführen: auf überörtlichen Straßen ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung zu führen. Durch die Senkung und Verstärkung der Geschwindigkeit werden die Sicherheit erhöht sowie die Emission von Schadstoffen und Lärm gesenkt. Spezielle Fußratterampen am Ortszugang dosieren den Zufuss des Verkehrs in die Gemeinde. Oftmals ist es auch möglich, den Durchgangsverkehr über das bereits vorhandene überörtliche Straßennetz außerhalb der Ortscafen zu lenken. Dann ist flankierend hierzu ein Durchfahrts- bzw. Nachfahrverbot für Lkw über 7,5-Tonnen unverzichtbar. Die Steuerung des Lkw-Verkehrs wird bislang meist in einem undurchsichtigen Verwaltungsverfahren von den Straßenverkehrsbehörden abgelehnt. Hier kann die Öffnung der Einsatzbedingungen verantwortlichkeiten, politischer Druck und ein Verweis auf bestehende Verbote weiterhelfen.

Als positives Beispiel ist hier die Ortsdurchfahrt Gerlingen bei Leonberg in der Region Stuttgart



Bild: R. Hufnagel

Für Elzloch akzeptieren der BUND eine Ortsumfahrung.

Ortsumfahrung nur dann, wenn...

- die tatsächliche Entlastungswirkung der Ortsumfahrung bezogen auf den Status quo – und nicht auf die Prognose – mindestens 50% für die gesamte Ortsdurchfahrt beträgt. Ein „Controlling“ muss dies auch für die Zukunft sicherstellen. Tritt diese Entlastung nach dem Bau der Ortsumfahrung nicht ein, müssen weitere Maßnahmen ergriffen werden, um das Ziel zu erreichen (**spürbare Entlastung**)
- zuvor im Planungsverfahren eine detaillierte Verkehrsanalyse nach Binnen-, Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr über alle Verkehrsträger und differenziert nach Wirtschafts- und Freizeitverkehr vorliegt. Unter allen Planungsbeteiligten sind die Randbedingungen für unterschiedliche Szenarien der Verkehrsentwicklung zu vereinbaren, beispielsweise welche Annahmen zur Verkehrsentwicklung, zum induzierten Verkehr, zu Verlagerungspotenzialen des ÖPNV, zu verkehrsberuhigenden Maßnahmen oder anderen geplanten Straßenbauvorhaben in die Rechenmodelle eingehen. Eine schlichte Verkehrszählung, die den – unzumutbaren – Status quo konstatiert und ungerecht fortgeschrieben, genügt nicht (**umfassende Verkehrsanalyse und -prognose**).
- gleichzeitig innerorts die Verkehrssicherheit durch Verkehrsberuhigung und Rückbau der alten Ortsdurchfahrt erhöht wird. Ein ganzes Bündel von Maßnahmen kann den verbleibenden Autoverkehr langsamer und verträglicher machen: Fahrbahnerengung, Kreisverkehr, Bepflanzung, Forstuhaltungen an Ortsrändern, bepflanzte Mittelinseln, breite Fuß- und Radwege, Fußgängerüberwege, Tempo 30, Durchfahrtsverbote für Lastwagen etc. Eindeutige politische Beschlüsse für diese Maßnahmen sind gleichzeitig mit einer Entscheidung pro Ortsumfahrung zu fassen. Der Bau der neuen Straße und der Rückbau der Ortsdurchfahrt sollen möglichst in einem gemeinsamen Verfahren geplant und finanziert werden (**innerörtliche Verkehrsberuhigung**).
- die Ortsumfahrung baulich so gestaltet wird, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit nicht höher als vorher auf der alten Straße ist. Durch eine Reduzierung der Ausbaustandards wie sparsame Querschnittsgestaltung, Verzicht auf kreuzungsfreie Anlagen und Überführungen sowie durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung außerhalb der Ortsdurchfahrt kann verhindert werden, dass die Ortsumfahrung zur Schnellstraße muiert (**verträgliche Ausbaustandards**).
- eine umweltverträgliche Streckenführung gefunden wird, die schützenswerte Natur nicht beeinträchtigt und die Zerschneidung der Landschaft sowie den Flächenverbrauch so gering wie möglich hält. In Frage kommen beispielsweise Tunnelabschnitte, Grünbrücken und Spornquerschnitte. Die durch den Bau versiegelte Fläche muss an anderer Stelle im Planungsraum entsegelt werden (**umweltverträgliche Trassenführung**).
- wirksame Lärmschutzmaßnahmen durchgängig gewährleistet sind und die Lärmbelastung an der Ortsdurchfahrt deutlich (auf unter 59 Dezibel tagsüber) gesenkt werden kann (**wirksamer Lärmschutz**).
- parallel zum Bau der Ortsumfahrung wirksame Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV und des nichtmotorisierten Verkehrs ergreifen und in einem Gesamtkonzept „Umweltverträgliche Mobilität“ umgesetzt werden (**Gesamtkonzept umweltverträgliche Mobilität**).

Straßenbau im Spiegel knapper Kassen

Was geht schneller – Verkehrsberuhigung oder Ortsumfahrungen?

Mitte 2003 beschloss die Bundesregierung den neuen Bundesverkehrswegeplan (BWVP). Dieser listet die Verkehrsprojekte auf, die bis zum Jahre 2015 verwirklicht werden sollen. Straßenbauvorhaben in der Zuständigkeit des Bundes – also Autobahnen und Bundesstraßen – die in diesem Plan bzw. im daraus zu entwickelnden „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ nicht aufgenommen wurden, dürfen nicht geplant und gebaut werden. Deshalb haben die Bundesländer lange Wunschlisten für die Fortschreibung des BWVP angemeldet.

Die Situation in Baden-Württemberg

Auf der Wunschliste der Landesregierung von Baden-Württemberg standen ursprünglich insgesamt 422 Einzelvorhaben im Bereich der Autobahnen und Bundesstraßen. Der verabschiedete BWVP 2003 enthält dagegen für Baden-Würt-

temberg 164 Straßenbauprojekte mit Kosten von etwa 6 Milliarden Euro im „Vordringlichen Bedarf“, die bis 2015 realisiert werden sollen. Hinzu kommen 151 Straßenbauprojekte mit Kosten von fast 5,2 Milliarden Euro im „Weiteren Bedarf“, die erst nach 2015 geplant und gebaut werden dürfen.

Mit der finanzwirtschaftlichen Realität hat aber auch der Vordringliche Bedarf wenig gemeinsam. Nicht

finanzierbar!“, so lautet die Analyse des BUND-Alt-

leiters der Straßenbauvorhaben bis zum Listensplatz 57 im Vordringlichen Bedarf – die sogenannten laufenden und fest disponierten Vorhaben, die überwiegend planfestgestellt oder im Bau sind bzw. die Rückzahlungsstraten der in der Vergangenheit privat vorfinanzierten Projekte enthalten – kosten bereits 2,3 Milliarden Euro. Es ist zu erwarten, dass bis 2015 nicht viel mehr als diese „lautenden“ Vorhaben realisiert werden können.

Zwar soll Baden-Württemberg aus dem Haushalt des Bundesverkehrsministeriums nach den Zielvorgaben des BWVP jährlich fast 350 Millionen Euro für den Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen erhalten, was ein neuer Rekordwert wäre, doch vor dem Hintergrund der mittelfristigen Finanzplanung im Zeitalter der leeren Kassen dürfen es realistisch kaum mehr als die heutigen 200 Millionen Euro sein, die in den nächsten Jahren investiert werden können.

Bundesverkehrsminister erhalten solle, um seinen „Rückstand“ beim Ausbau der Bundesfernstraßen aufholen zu können. Dieser konnte aber nur dadurch entstehen, dass ohne Rücksicht auf die tatsächliche Finanzierbarkeit ein Projekt nach dem anderen planfestgestellt wurde.

In diesem Zusammenhang ist interessant, dass sich etwa die Hälfte der in ganz Deutschland planfestgestellten Straßenbauvorhaben in Baden-Württemberg befindet! Start die angefangenen Projekte zügig zu Ende zu führen, werden ständig neue Spatenstiche durchgeführt, um den Fortgang im Straßenbau vorzutauschen. Tatsächlich aber besteht ein großer Rückstand in der Unterhaltung und Erhaltung von Brücken und Straßen.

Gleiches Problem bei Landesstraßen

Beim Bau von Landesstraßen sieht es ähnlich aus: Während kleine Ausbaumaßnahmen sich wegen fehlenden Geldes über Jahre hinziehen, wird munter Gigantisches weitergeplant. Der Generalverkehrsplan (GVP) des Landes plant im Zeitraum von 1995 bis 2012 im Vordringlichen Bedarf den Aus- und Neubau von Landesstraßen mit Kosten von 2,4 Milliarden Euro. Der GVP sieht jährliche

Wünsche der über 1100 Gemeinden in Baden-Württemberg können in den nächsten Jahren also nur zu einem Bruchteil realisiert werden. Und trotzdem wird durch weitere Neubauplanungen den Bürgern vorgeläuscht, dass diese Straßen in absehbarer Zeit gebaut werden könnten.

Wenn es schließlich zum Schwur kommt, bekommt den Schwarzen Peter dann die Bundesregierung unter geschoben.

Warten auf die Ortsumfahrung verhindert Verkehrsplanung

Den lärmgeplagten Anwohnern der Hauptstraßen in den Gemeinden wird so versprochen, dass die „bestellte“ Ortsumfahrung sie alsbald von den Unbildern des Durchgangsverkehrs entlasten wird. Eine ernsthafte Analyse des Verkehrs wird deshalb meist gar nicht erst durchgeführt. Sie zeigt in aller Regel, dass nur ein geringer Anteil an Fahrzeugen wirklich durch den Ort „durch“ fährt, während der größte Anteil aus Ziel-, Quell- und Binnenverkehr besteht.

Es würde also nichts nützen, wenn das Geld für die bestellte Umfahrung da wäre. Aber bis zur Lieferung, die ständig für „demnächst“ verspro-

chungs werden Bahnstrecken aufgegeben, entsteht die vorhandene Infrastruktur zur Entlastung sinnvoll zu nutzen.

So wird um Münchinger eine sehr aufwendige Westumfahrung gebaut, während die sie kreuzende Strömgüßbach von der Stilllegung bedroht ist. Bild: P. Fendrich

Fotomontage: W. Reh



Land auf, landob verspre- chen Politiker Ortsumfahrungen. Die wenigsten werden jemals realisiert werden ...

Den lärmgeplagten Menschen wider besseres Wissen eine schnelle Besserung durch weitere Ortsumfahrungen zu versprechen, ist nichts weiteres als Baucarnivalleri.

Der wahre Rückstand

Ministerpräsident Erwin Teufel fordert immer wieder, dass Baden-Württemberg mehr Geld vom

Investitionen von 63 Millionen Euro für den Erhalt sowie 130 Millionen Euro für den Aus- und Neubau von Landesstraßen vor.

Tatsächlich wurden in den Jahren 1995 bis 2000 lediglich 20 Millionen Euro für den Erhalt sowie 40 Millionen Euro für den Neu- und Ausbau eingesetzt. Mit anderen Worten: Nur ein Drittel der notwendigen Erhaltungs- und geplanten Neubauplanungen wurde getätigt. Die zahlreichen

chen wird, kann man eben so tun, als ob man gar keine Verkehrsplanung bräuhete, die Angebote für alle Verkehrsarten macht.

Dabei könnte eine umfassende Verkehrsüberwachung mit einem Bündel von Maßnahmen und einer Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs schon kurzfristig zu spürbaren Entlastungen führen – und das zu durchaus vertretbaren Kosten.

Diese Stadtbahn befördert bis zu 326 Insassen auf dem Straßenraum, den sechs Pkws benötigen. Bild: K.-P. Gussfeld

Forderungen des BUND

Die wirksame Entlastung von Mensch und Umwelt kann nur durch eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik erreicht werden, die durch eine konsequente ökologische Finanzreform und eine nachhaltige Raumordnungs-, Städtebau- und Wirtschaftspolitik „Verkehr“ einspart. Durch die Prioritätensetzung für den Ausbau umweltgerechter Mobilitätsangebote müssen die Voraussetzungen für die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene, den ÖPNV und den Radverkehr geschaffen werden. Zur flächendeckenden Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Absenken der Lärmbelastungen sind ordnungsrechtliche und bauliche Maßnahmen – Lärmreduktion an Fahrzeugen, Lärmarmierung an bestehenden Verkehrswegen, flächendeckende Einführung von Tempolimits, innerörtliche Verkehrsberuhigung – wesentlich effizienter als der Bau neuer Straßen.



Nachdem im Zuge dieser Demo die geringe Belastung der B 474 bei Offenherausgestellt worden war, wurde ihr Neubau aus den Vordringlichen in den Weistren Bedarf zurückgestuft.

Bild: W. Reif
In Elzach im Breisgau hat der BUND eine Ortsumfahrung zugesimmt.

Neues Planungs- und Finanzierungssystem

Um diese intelligenten und umweltgerechten Lösungen von Verkehrsproblemen auf regionaler Ebene zu ermöglichen, ist das bisherige verkehrsträger- und ausbauorientierte Planungs- und Finanzierungssystem grundlegend umzubauen. Bisher werden sowohl im Bundesverkehrswegeplan als auch im Generalverkehrsplan des Landes nur der Bedarf und die Finanzierungsbereitschaft für isolierte Straßenbauprojekte festgelegt. Durch die Straßenbauverwaltungen 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 Neubau einer Ortsumfahrung verzichtet würden, hätten sie das Nachsehen – denn die Finanzmittel stünden nicht zur Umsetzung alternativer Verkehrskonzepte zur Verfügung, sondern fließen in den Bau irgendeiner Straße andernorts. Und das schließlich will kein Politiker vor seinen Wählern verantworten.

Integrierte Verkehrsplanung

Die Umsetzung eines integrierten Verkehrsplanung wird nach Ansicht des BUND erst dann möglich, wenn diese fatale Wirkung



- a) Konzentration der Investitionsmittel auf den Erhalt der bestehenden Straßen zu Gunsten umweltgerechter Mobilitätsangebote.
- b) Integrierte Planung umweltverträglicher Verkehrskonzepte zur nachhaltigen Lösung von Verkehrsproblemen statt Realisierung isolierter Ortsumfahrungen; Straßenbau nur noch in Ausnahmefällen – wie wir sie zuvor skizziert haben.
- c) Statt der gesetzlichen Bedarfserfestlegung für Straßenbauprojekte sollte nur der Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrssituation in einem definierten Planungsraum festgelegt werden. Dieser muss dann mit einem Planungsauftrag zur Realisierung umweltchonender und verkehrsträgerübergreifender Lösungen gekoppelt werden. Damit auch Alternativen zum Bau von Ortsumfahrungen realisiert werden können, sollten diese auch aus den Straßenbauteilen finanziert werden können. Hierzu schlägt der BUND kurzfristig die Durchführung von entsprechenden Modellprojekten vor.

Tipps, Links, Adressen

Tipps und Links zum Bundesverkehrswegeplan (BWP)

- Aktuelle Informationen und Stellungnahmen des BUND zum Bundesverkehrswegeplan finden Sie auf unserer speziellen Homepage www.bvw.de. Von dort gelangen Sie auch zu unserer Projektdatenbank, die die Bewertungen und vorgeschlagenen Alternativen der BUND-Gruppen und anderer Bürgerinitiativen vor Ort zu fast allen im Rahmen des BWP 2003 geplanten Bundesfernstraßen enthält.
- Hier ist auch die pdf-Version des „BUND-Schwarzbuchs zum Fernstraßenbau in Deutschland“ erhältlich. Mit diesem Schwarzbuch zum Fernstraßenbau zeigt der BUND

tuelle Ergebnisse zu Forschungsvorhaben und Modellprojekten in den Bereichen Verkehr und Raumordnung, Stadtverkehr sowie nachhaltige Flächennutzung. Und vielleicht kann dadurch die kommunalpolitische Diskussion ja auch belebt werden.

- Wer mehr die regierungsamteile Sichtweise erkunden möchte, sei auf www.bmvw.de des Bundesverkehrsministeriums und auf www.um.baden-wuerttemberg.de des Ministeriums für Umwelt und Verkehr in Baden-Württemberg verwiesen. Die Landesanstalt für Umweltschutz (LfU) hat die Zerschneidung der Landschaft in einer Karte visualisiert (siehe Rückseite dieser Broschüre und www.lfu.baden-wuerttemberg.de/flu/uis/natur.htm).

nicht nur auf, was aus ökologischer und ökonomischer Sicht schief läuft, sondern auch, wie intelligente und umweltgerechte Lösungen aussähen – und zudem den überschuldeten Bundeshaushalt in Milliardenhöhe entlasten könnten.

Tipps und Links rund um den Verkehr

- Unter www.umweltbundesamt.de/verkehr/ finden Sie eine Fülle an wichtigen und spannenden Daten, Fakten und Positionen zu allen Verkehrsträgern – ob technische Fragen zu umweltfreundlichen Antrieben, gesetzliche Grundlagen des Lärmschutzes, Fahrleistungs- und Emissionsentwicklung etc.
- Außer unter Fachleuten ist kaum bekannt, daß auch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung viele interessante Informationen zu Verkehr und Flächennutzung bereit hält. Unter www.bbr.bund.de finden Sie ak-

- Interessante Informationen finden sich auch auf den Internet-Seiten des Verkehrsclubs Deutschland (VCD): www.vcd.org und des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC): www.adfc.de

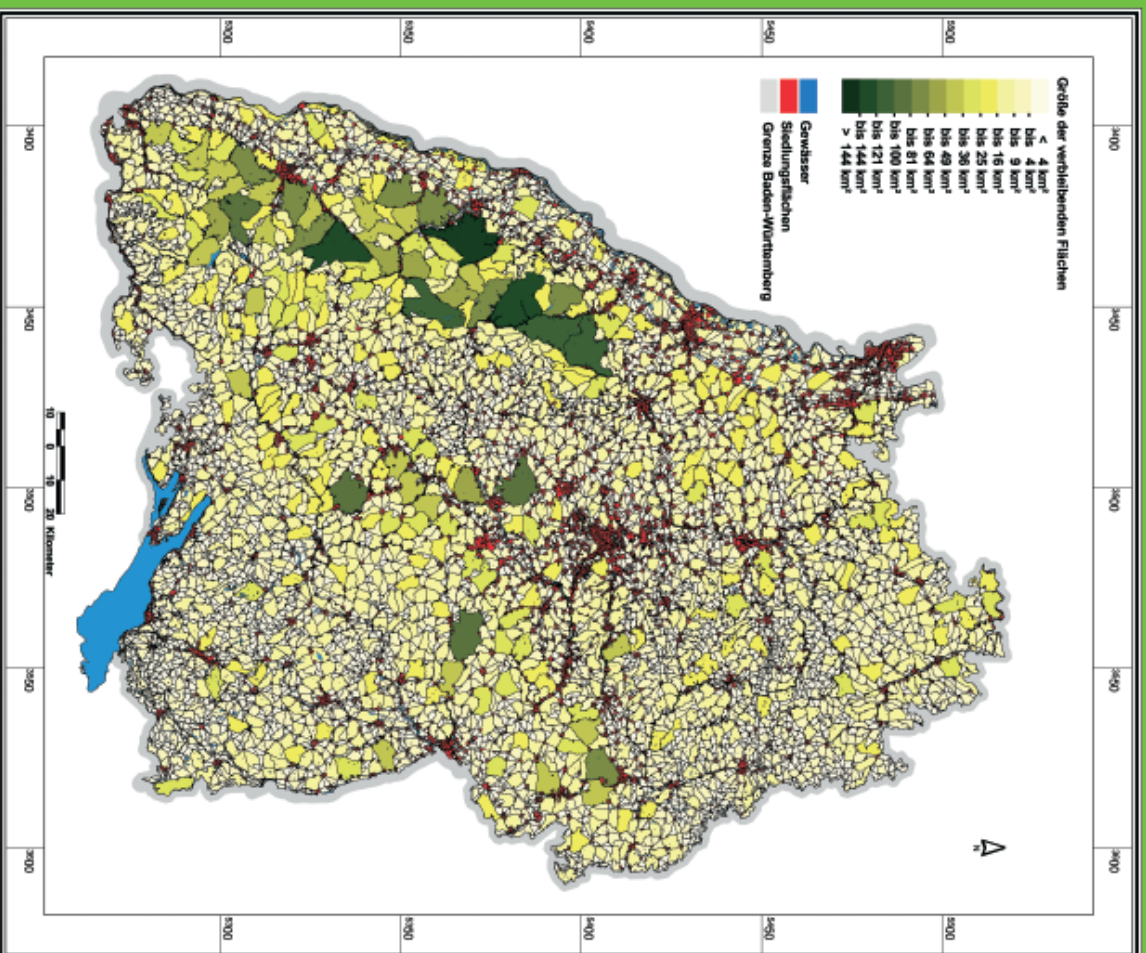
BUND-Adressen

Der Landesverband des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) findet sich unter www.bund.net/bawue im Internet. Außerdem unterhält der BUND zwei Landesgeschäftsstellen in Stuttgart und Radolfzell: BUND-Landesgeschäftsstelle Paulinenstraße 47, 70178 Stuttgart, Tel.: 0711/620306-0, Fax: 0711/620306-77, E-Mail: bund.bawue@bund.net
BUND-Naturschutzzentrum Mögglingen Mühlbachstr. 2, 78315 Radolfzell, Tel.: 07732/1507-0, Fax: 07732/1507-77, E-Mail: bund.moegglingen@bund.net

Ortsumfahrungen werden heute sehr aufwendig und flächenintensiv dimensioniert. Meist mit zwei Begleitwegen, Lärmschutzwällen und zahlreichen Brückenbauwerken. Hier Beispiele aus Markgröningen, Ringingen und Macholzheim.

Bilder: P. Fendrich, R. Stolz

Landschaftszerschneidung in Baden-Württemberg



Darstellung der zerschrittenen und der verbleibenden unzerschnittenen Räume in Baden - Württemberg. Als Trennelemente ("Barrieren") berücksichtigt werden Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, Gemeindeverbindungsstraßen, Bahnhöfen, Flüsse ab 6m Breite, Siedlungsflächen und Seen.

Datengrundlage: 2003 Daten vom Institut für Landschafts- und Regionalentwicklung Baden-Württemberg (ILR)