

## **LNv-Info 4/2007**

### **Die Entwicklung des motorisierten Straßenverkehrs**

Verkehrsaspekte in Stellungnahmen

Wichtige Information, bitte aufbewahren!

Ungeachtet der Defizite öffentlicher Kassen geht die Planung zum Bau neuer Straßen munter weiter. Dabei halten die von den Planern angegebenen Gründe für den Bau neuer Straßen einer Überprüfung meist nicht stand. Sie stehen in deutlichem Widerspruch zu verkehrswissenschaftlichen Erkenntnissen und demographischen Fakten.

Der Sachverständigenrat für Umweltfragen kritisiert das falsche Bewertungsverfahren der Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans und stellt in seinem Sondergutachten „Umwelt und Straßenverkehr“ (Juni 2005, S.95) fest:

*„Eine Überschätzung der Nutzeffekte der Infrastrukturprojekte ist die zwangsläufige Folge dieser Verfahrensweise.“*

Das Umweltbundesamt schreibt in seiner Veröffentlichung „Determinanten zur Verkehrsentstehung“ (Dezember 2005, S. 5):

*„Die derzeit verwendeten Bewertungsverfahren zur Beurteilung von Infrastrukturmaßnahmen berücksichtigen jedoch weder die induzierten Verkehre noch die Wirkungen des Verkehrsinfrastrukturausbaus auf die regionale Entwicklung in angemessener und systematischer Weise. Die Verbesserung des Prüfverfahrens für die Bundesverkehrswegeplanung würde dazu beitragen, einen fehlgeleiteten Verkehrsinfrastrukturausbau zu vermeiden.“*

Beide zitierte Veröffentlichungen stellen somit fest, dass die bisherigen Bewertungsverfahren falsch sind und erheben die Forderung nach einer (richtigen!) Neubewertung aller Straßenbaumaßnahmen, die sich nicht an Wunschenken, sondern an den Fakten orientiert. Und beide Veröffentlichungen bestätigen, was die Umweltverbände schon seit vielen Jahren sagen, was aber von „offizieller“ Seite immer bestritten wurde: Straßenbau erzeugt Verkehr! Manche Fachleute gehen sogar davon aus, dass der Verkehrszuwachs der letzten Jahrzehnte zu einem sehr großen Teil vom Straßenbau verursacht wurde.

Der Bau neuer Straßen ist in unserem sehr gut mit Straßeninfrastruktur versorgten Bundesland nicht nur unsinnig und Natur zerstörend, er ist auch wirtschaftlich schädlich. Wir als Gesellschaft laufen Gefahr, unseren Kindern ein Straßennetz zu hinterlassen, das diese weder brauchen noch unterhalten können.

### **Stellungnahmen der Naturschutzvereine**

Naturschutzvereine sollten in ihren Stellungnahmen immer auf diese Sachverhalte hinweisen und die Notwendigkeit der Straßenbaumaßnahme auch aus verkehrlicher Sicht grundsätzlich verneinen. Durch den Verzicht auf eine Straßenbaumaßnahme lässt sich die Natur am besten schützen!

Weitere unverzichtbare Leitlinie für Stellungnahmen ist die Eingriffsregelung des Bundesnaturschutzgesetzes (§ 19 Abs. 1 und 2). Danach sind

- vermeidbare Eingriffe in die Natur und Landschaft zu unterlassen;
- unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen).

#### Hinweise zu diesen Aspekten

1. Zur Vermeidbarkeit der Eingriffe .....	3
1.1. Entlastung der Anwohner .....	3
1.2. Kapazitätsengpässe im bestehenden Straßennetz .....	4
1.3. Zeit- und Kraftstoffersparnis .....	5
1.4. Erhöhung der Sicherheit .....	5
2. Minimierung von Eingriffen .....	6
2.1. Ausbau statt Neubau .....	6
2.2. Reduzierung des Ausbaustandards .....	6
3. Zum Ausgleich von Eingriffen .....	7

## 1. Zur Vermeidbarkeit der Eingriffe

Aus verkehrlichen Gründen sind die Eingriffe in die Natur durch Straßenbau fast immer vermeidbar. Nach dem Naturschutzgesetz sind vermeidbare Eingriffe unzulässig.

Der Bau neuer Straßen wird von den Planern meist mit folgenden Argumenten begründet:

- Entlastung der Anwohner
- Kapazitätsengpässe im bestehenden Straßennetz
- Zeit- und Treibstoffersparnis
- Erhöhung der Sicherheit

Alle vier Argumente sind falsch. Es treten meist die gegenteiligen Effekte ein.

### 1.1. Entlastung der Anwohner

Dies ist die Standard-Begründung der Behörden beim Bau von Umfahrungsstraßen. Dabei wird übersehen, dass Straßenbau verkehrlich mindestens vier wesentliche Effekte hat:

- kleinräumige Verkehrsverlagerung (dies ist der erwünschte Effekt)
- großräumige Verkehrsverlagerung (leitet zusätzlichen Verkehr in den Planungsraum)
- Entstehung von Neuverkehr durch Beschleunigung
- Veränderung des Modal-Splits (z.B. Verlagerung von der Schiene auf die Straße)

Vielleicht kann durch den Bau einer Umfahrungsstraße innerörtlich eine Entlastung erreicht werden. Beispiele (B 39 Umfahrung Neulußheim) belegen aber auch, dass dies oftmals nicht der Fall ist. Insgesamt kommt es durch den Bau von Umfahrungsstraßen immer zu starken Verkehrszunahmen im Planungsraum.

Durch Umfahrungsstraßen werden i.d.R. mehr Einwohner zusätzlich belastet (z.B. an Zulaufstrecken), als durch die kleinräumige Verkehrsverlagerung selbst bei optimistischer Prognose überhaupt entlastet werden können.

Wirksame Entlastungen der Anwohner lassen sich ohne jeden Straßenbau auch auf der bestehenden Straße erzielen, z.B. durch:

- Geschwindigkeitsreduzierungen (Die Reduktion von 50 km/h auf 30 km/h hat beim Verkehrslärm die gleiche Wirkung wie eine Halbierung der Verkehrsmenge!). Entgegen aller Behauptungen mancher Straßenbehörde ist Tempo

- 30 auch auf Bundesstraßen möglich (Beispiel: ehem. B31 in Freiburg-Tiengen)
- Verflüssigung auf niedrigem Geschwindigkeits-Niveau (Kreisverkehre, Zebra-streifen)
  - Lkw-Durchfahrtsverbote (vor allem nachts)

Der Vorteil solcher Maßnahmen besteht darin, dass sie nicht viel kosten und sehr schnell umsetzbar sind. Geschwindigkeitsreduzierungen haben vielfältige positive Auswirkungen auf die Luftreinhaltung, die Lärmbelastung und die Verkehrssicherheit. Darüber hinaus wird auch die Verkehrsmenge verringert.

## 1.2. Kapazitätsengpässe im bestehenden Straßennetz

Straßen haben eine viel größere Kapazität, als von den Planern oft behauptet wird. Kommt es tatsächlich zu Engpässen, dann würde es meistens schon genügen, die zulässige Geschwindigkeit etwas herabzusetzen.

Folgende Verkehrsstärken (Kraftfahrzeuge am Tag = DTV) können auf den Straßen abgewickelt werden:

2-spurig:	30.000	(im Heschlacher Tunnel in Stuttgart sind es 45.000!)
4-spurig:	70.000	

Die meisten bestehenden Straßen haben also noch freie Kapazitäten. Deshalb wird von den Planern zur Planbegründung oft auf zukünftige Engpässe durch weiteres Verkehrswachstum hingewiesen.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wächst aber nicht mehr. Seit wenigen Jahren ist eine Stagnation bzw. sogar eine Abnahme feststellbar. Nach den uns vorliegenden Zahlen hat der MIV in den letzten beiden Jahren auch in Baden-Württemberg tendenziell abgenommen, auf den Autobahnen am meisten (04/05: minus 2%). Die Abnahme ist dabei im Freizeitverkehr deutlicher als im Berufsverkehr.

Dieser Trend wird sich auch in Zukunft fortsetzen und sich wahrscheinlich noch beschleunigen. Alle Randbedingungen sprechen dafür. Die wichtigsten sind:

- Die demografische Entwicklung:  
Der Anteil der über 65-Jährigen wächst in nächster Zeit stark. Unsere Gesellschaft wird älter. Ältere Menschen haben eine deutlich geringere Fahrleistung als jüngere.  
Hinzu kommt die Bevölkerungsabnahme in Deutschland. Kinder, die nicht geboren werden, fahren mit 18 auch nicht Auto.

- Die Entwicklung auf dem Energiesektor:  
Die Nachfrage nach Erdöl steigt weltweit stark an (Asien!), gleichzeitig werden die Vorräte knapper. Die Folge ist eine starke Verteuerung.
- Die Entwicklung der Kaufkraft:  
Die Renten sinken ebenso wie die Reallöhne. Wir werden immer größere Beträge für unsere Gesundheits- und Sozialversorgung ausgeben müssen. Die Anzahl der Beschäftigten sinkt.

Die Mehrzahl der Menschen wird es sich in Zukunft nicht mehr so einfach wie heute leisten können, ein Auto zu benutzen. Die Gesellschaft wird sich auch das teuer zu unterhaltende Straßennetz nicht mehr im heutigen Umfang leisten können. Immer weniger Steuerzahler müssen immer mehr Straßen unterhalten. Diese Rechnung kann aber nicht aufgehen! Es ist daher höchste Zeit, das Straßennetz zukunftssicher zurückzubauen.

### **1.3. Zeit- und Kraftstoffersparnis**

Durch den Bau neuer oder den Ausbau bestehender Straßen kommt es zu Beschleunigungen im Verkehr. Dadurch soll es nach den Angaben der Planer zu Zeit- und Kraftstoffeinsparungen kommen. Hieraus wird dann ein hoher wirtschaftlicher Nutzen durch den Straßenbau errechnet.

Beschleunigungen im Verkehr führen jedoch zu keiner Zeit- und Kraftstoffeinsparung. Es ist seit langem Stand der Verkehrswissenschaft, dass genau das Gegenteil eintritt. Mit höheren Geschwindigkeiten nehmen die zurückgelegten Entfernungen zu. Damit steigen das Verkehrsaufkommen und auch der Kraftstoffverbrauch. Die Zeit, die wir täglich für den Verkehr aufwenden, nimmt nicht ab, sondern ist weitgehend konstant bzw. steigt durch den Bau neuer Straßen sogar noch leicht.

### **1.4. Erhöhung der Sicherheit**

Auch diese Wirkung tritt oft ganz anders ein, als von den Planern vorhergesagt. Höhere Geschwindigkeiten haben schwerere Unfälle zur Folge. Eine Untersuchung der Universität Dortmund über die Folge von Ortsumfahrungen ergab, dass auf der alten Ortsdurchfahrt zwar die Unfallzahlen zurückgingen. Gleichzeitig gab es aber auf den neuen Umfahrungen mehr Unfälle mit Schwerverletzten und Toten. Insgesamt stiegen die Unfallkosten wie auch die Anzahl der Schwerverletzten (s.auch <http://www.upi-institut.de/umgehungsstrassen.htm>).

## **2. Minimierung von Eingriffen**

Auch wenn in Stellungnahmen von Naturschutzverbänden an erster Stelle immer die Ablehnung einer Straßenbaumaßnahme steht, sollten auch die Möglichkeiten zu Minimierungen des Eingriffs aufgezeigt werden.

Minimierungen der Eingriffe sind möglich durch:

- Ausbau bestehender Straßen statt Neubau
- Reduzierung des Ausbaustandards mit besserer Anpassung an die Landschaft
- Tunnelstrecken

Wichtig ist, dass es auch durch Maßnahmen mit minimierten Eingriffen in die Natur nicht zu Beschleunigungseffekten oder Kapazitätssteigerungen im Straßennetz kommt.

### **2.1. Ausbau statt Neubau**

Auch bei Ausbaumaßnahmen werden die oben beschriebenen negativen verkehrlichen Effekte eintreten und es kommt zu Flächenverbrauch.

Der Vorteil von Ausbaumaßnahmen gegenüber Neubau besteht darin, dass es nicht zu Neuzerschneidungen kommt und dass der Flächenverbrauch meist deutlich geringer ist. Auch werden keine bisher unbelasteten Gebiete neu belastet.

### **2.2. Reduzierung des Ausbaustandards**

Die meisten Straßenplanungen sind überdimensioniert. Dies hat seine Ursachen zum Teil in den überzogenen Standards, die unter reger Beteiligung der Straßenbauindustrie von der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) erstellt wurden. Zum anderen kommt die Überdimensionierung dadurch zustande, dass zwar der Bund die Bundesstraßen finanziert, diese aber vom Land (Regierungspräsidien) geplant werden. Mit fremdem Geld lässt sich trefflich bauen! Der Bundesrechnungshof hat dieses Problem schon lange erkannt und fordert deshalb auch die Überführung der Bundesstraßen in die Länderhoheit.

Viele Bundesstraßen haben zudem keine Funktion mehr für den Fernverkehr. Unter Fernverkehr versteht man Strecken ab 50 km Länge. Diese werden heute meist auf Autobahnen zurückgelegt, die parallel zu den Bundesstraßen verlaufen. Die Bundesregierung hat deshalb bereits 1996 ein Abstufungskonzept für autobahnparallele Bundesstraßen erstellt und deren ursprünglich geplante Aus- und Neubaumaßnahmen weitgehend aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 gestrichen. Die Umwelt-

verbände sollten diesen Ball aufnehmen und die Abstufung und den Rückbau dieser Bundesstraßen fordern.

Ebenso ist der Ausbaustandard bei Landstraßen meist zu groß. Statt RQ 10,5 (Fahrbahnbreite 7,50 m) genügt oft RQ 9,5 (Fahrbahnbreite 6,50 m), und bei Landstraßen mit geringem Schwerverkehrsanteil (weniger als 60 Lkw pro Tag) RQ 7,5 (Fahrbahnbreite 5,50 m). Es sollten deshalb immer geringere Fahrbahnbreiten gefordert werden. Die Vorteile geringerer Straßenbreiten sind nicht nur verminderter Flächenverbrauch und behutsamerer Umgang mit der Landschaft, sondern auch geringere Geschwindigkeiten.

### **3. Zum Ausgleich von Eingriffen**

Kommt es durch einen Straßenneu- bzw. Ausbau zu Neuversiegelungen von Flächen, so ist als Ausgleich auch eine Entsiegelung zu fordern. Gleiches gilt für Zerschneidungseffekte. Hierfür kommen zuerst die alte, zu entlastende Straße in Betracht oder asphaltierte Feldwege.

Stuttgart, den 06.03.2007

gez. Joseph Michl, LNV-Verkehrsreferent

#### **Literaturhinweise:**

**Wie wehrt man sich gegen überzogenen Straßenbau** - Das Phänomen Verkehr. Heft Nr. 21 aus der Reihe „Grüne Hefte“, LNV 1998. Kostenlos (außer Portokosten) bei der LNV Geschäftsstelle zu beziehen.)

**Determinanten der Verkehrsentstehung**, Umweltbundesamt Dezember 2005 (<http://www.umweltbundesamt.de>)

**Umwelt und Straßenverkehr** – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr, Sondergutachten des Sachverständigenrat für Umweltfragen, Juni 2005 (<http://www.umweltrat.de>)

**Stehzeuge** - Der Stau ist kein Verkehrsproblem, Hermann Knoflacher, 2001, Böhlau-Verlag Wien, ISBN 3-205-98988-0