



Brauchen wir noch neue Straßen?

Eine kurze Zusammenfassung des aktuellen Kenntnisstandes

Stuttgart, den 23.11.2007

Joseph Michl, Verkehrsreferent des
Landesnatura
schutzverbands Baden-Württemberg e.V.

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

- Entlastung der Anwohner;
- Kapazitätsengpässen im bestehenden Straßennetz;
- zukünftige Verkehrszunahme;
- Zeit- und Treibstoffersparnis;
- Erhöhung der Sicherheit

Alle 5 Argumente rechtfertigen die Straßen-Planung aber nicht oder sind schlichtweg falsch. Oft treten durch den Bau neuer Straßen sogar die gegenteiligen Effekte ein. Die von den Straßenplanern genannten Gründe stehen in deutlichem Widerspruch zu verkehrswissenschaftlichen Erkenntnissen und demographischen und wirtschaftlichen Entwicklungen.

Der **Sachverständigenrat für Umweltfragen**, der die Bundesregierung berät, 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 Umweltschützer schon seit vielen Jahren sagen, was aber von „offizieller“ Seite immer bestritten wurde: Straßenbau erzeugt Verkehr!

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

Im Folgenden wird zu den Argumenten der Straßenplaner im Einzelnen Stellung genommen.

Entlastung der Anwohner?

Dies ist die Standard-Begründung der Behörden beim Bau von Umfahrungsstraßen. Versprochen werden den lärmgeplagten Anwohner der traditionellen Ortsdurchfahrten dramatische Verbesserungen ihrer Wohnqualität. Dabei wird übersehen, dass Straßenbau verkehrlich mindestens vier Effekte hat:

- **kleinräumige Verkehrsverlagerung** (dies ist der erwünschte Effekt)
- **großräumige Verkehrsverlagerung** (leitet zusätzlichen Verkehr in den Planungsraum)
- **Verlagerung von der Schiene auf die Straße** (Änderung des Modal-Split)
- Entstehung von **Neuverkehr** durch Beschleunigung
- Entstehung von **Neuverkehr** durch Strukturveränderungen

Meist kann durch den Bau einer Umfahrungsstraße innerörtlich tatsächlich eine gewisse Entlastung erreicht werden. Eine Garantie dafür gibt es aber nicht, wie die Beispiele B39 Umfahrung Neulußheim und der B10/27 in Stuttgart-Zuffenhausen zeigen. Und fast immer gibt es nach dem Bau der Umfahrungsstraße Klagen über den immer noch starken, im Ort verbleibenden Verkehr.

Der Grund hierfür ist, dass die Binnen-, Quell- und Zielverkehre auf den Ortsstraßen verbleiben. Hinzu kommt auch der Teil des Durchgangsverkehrs, der sich nicht auf die Ortsumfahrung verlagern lässt, weil er anderen Verkehrsbeziehungen folgt.

Um eine Lärminderung von 3 dB zu erreichen, müssen mindestens 50% des Verkehrs aus einer Ortsdurchfahrt herausverlagert werden. 3 dB Lärmabnahme werden von den Regierungspräsidien als die minimale Lärmveränderung bezeichnet, die von Anwohnern wahrgenommen wird. Selbst wenn auf der alten Ortsdurchfahrt eine Abnahme des Verkehrs um 50% erreicht würde, reicht die damit verbundene Lärmabnahme meistens nicht aus, um bestehende Grenzwerte einzuhalten oder die Wohnqualität an der bisherigen Ortsdurchfahrt ausreichend zu erhöhen.

Im Planungsraum insgesamt kommt es durch den Bau von Umfahrungsstraßen aber immer zu einer **Verkehrszunahme**. Hinzu kommt, dass durch die höheren Geschwindigkeiten auf Umfahrungsstraßen jedes einzelne Fahrzeug deutlich mehr Lärm als bei der Fahrt durch den Ort erzeugt. Während der Lärm der Ortsdurchfahrten in einem engen Korridor eingesperrt wird, breitet sich der Lärm von Ortsumfah-

rungen über ein sehr großes Gebiet aus. Man spricht daher auch von einem **Lärmteppich**, der sich weiträumig über Naherholungsgebiete und Ortschaften legt. Durch Umfahrungsstraßen werden i.d.R. mehr Einwohner zusätzlich belastet (z.B. an Zulaufstrecken oder an den Ortsrändern), als durch die kleinräumige Verkehrsverlagerung selbst bei optimistischer Prognose überhaupt entlastet werden können.

Untersuchungen zeigen, dass Umfahrungsstraßen darüber hinaus zu Strukturveränderungen führen, die ebenfalls das Verkehrsaufkommen erhöhen. Der Einzelhandel folgt dem Verkehr. An der neuen Umfahrungsstraße siedelt sich großflächiger Einzelhandel („der Lidl am Kreisverkehr“) an. Für die Einwohner ist das zuerst eine feine Sache: sie können wählen, ob sie in den eher kleinen Geschäften im traditionellen Ortszentrum (teuer, aber zu Fuß erreichbar) einkaufen gehen oder zum Supermarkt an der Umfahrung fahren (billig, aber weiter weg). Doch schon nach kurzer Zeit müssen Geschäfte im Ortszentrum aufgeben. Sie können nicht mit den billigen Supermärkten an der Peripherie konkurrieren. Übrig bleiben zum Schluss verödete Ortszentren und der großflächige Einzelhandel an den Ortsrändern. Statt einer Vielfalt des Angebots, das auch regionale Produkte eingeschlossen hat, können die Einwohner dann nur noch aus den weitgehend standardisierten Sortimenten der Discounter wählen, die von Kiel bis München gleich sind. Durch die dezentrale Lage der Läden müssen die meisten Kunden zum Einkaufen weitere Wege zurücklegen. Dies geschieht i.d.R. mit dem Auto, wodurch der Binnenverkehr weiter zunimmt. Für Alte und Kranke sind die Supermärkte an der Peripherie oft nicht mehr erreichbar.

Wirksame Entlastungen der Anwohner lassen sich ohne die geschilderten Nachteile von Ortsumfahrungen und ohne jeden neuen Straßenbau auch auf der bestehenden Straße erzielen, z.B. durch:

- Geschwindigkeitsreduzierungen (Die Reduktion von 50 km/h auf 30 km/h hat beim Verkehrslärm mindestens die gleiche Wirkung wie eine Halbierung der Verkehrsmenge (-3dB bis -5dB!) Entgegen aller Behauptungen so mancher Straßenbehörde ist Tempo 30 auch auf Bundesstraßen möglich. (Beispiel: ehem. B31 in Freiburg-Tiengen)
- Verflüssigung auf niedrigem Geschwindigkeits-Niveau (Kreisverkehre, Zebrastrifen)
- 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. Zur Entlastung lärmgeplagter Anwohner an viel befahrenen Straßen sind Geschwindigkeitsreduzierungen daher das Mittel der Wahl.

Kapazitätsengpässe im bestehenden Straßennetz?

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

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

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

Meist beschränken nicht die Straßen die Kapazität, sondern die Knoten, d.h. die Kreuzungen. Bei Verkehrsstärken bis 20.000 Kfz/Tag können Ampeln fast immer durch einfache Kreisverkehre ersetzt werden. Der Verkehr wird dadurch auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau verflüssigt, es gibt weniger Stau und weniger Lärm.

Wenn Engpässe (Staus) auftreten, dann sind diese zudem oft auf wenige Stunden am (Werk-) Tag beschränkt. Es macht weder unter wirtschaftlichen noch unter Umweltgesichtspunkten Sinn, das Straßennetz auf den Bedarf von einigen wenigen Spitzenstunden auszubauen.

Zukünftige Verkehrszunahme?

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

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wächst aber nicht mehr. Bereits heute ist eine Abnahme feststellbar. Auch in Baden-Württemberg hat der MIV in den letzten Jahren abgenommen, auf den Autobahnen am meisten (04/05: minus 2%). Dabei ist die Abnahme 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, gleichzeitig werden die Vorräte weniger. Die Förderung des restlichen Erdöls wird immer aufwendiger. Die Folge ist eine starke Verteuerung.
- Die Entwicklung der Kaufkraft:
Die Renten sinken ebenso wie die Reallöhne. Wir werden immer größere Beiträge 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

geht nicht auf! Es ist daher höchste Zeit, das Straßennetz zukunftssicher zurückzubauen.

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. Die Zeit, die wir täglich für den Verkehr aufwenden, nimmt nicht ab, sondern ist weitgehend konstant. Wenn man die gleiche Zeit mit höheren Geschwindigkeiten unterwegs ist, nehmen die zurückgelegten Entfernungen zu. Durch die Erhöhung der Geschwindigkeit im Verkehr steigen daher das Verkehrsaufkommen und damit auch der Kraftstoffverbrauch und die Abgasbelastung.

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 zu den Folgen von Ortsumfahrungen ergab, dass auf den alten Ortsdurchfahrten 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 Schwerstverletzten.

Zusammenfassung:

Ortsumfahrungen schaden i.d.R. mehr als sie nützen. Sie führen zu mehr Verkehr, mehr Lärm und mehr Abgasen. Die Begründungen der planenden Behörden sind nicht stichhaltig, berücksichtigen die Rahmenbedingungen nicht und widersprechen grundlegenden verkehrswissenschaftlichen Erkenntnissen. Zusätzlich zerstören Ortsumfahrungen meist wertvolle Grün- und Naherholungsgebiete bzw. schneiden die Siedlungsräume von diesen ab. Die von Ortsumfahrungen induzierten Strukturveränderungen führen zu einem erhöhten Verkehrsbedarf und zu einer nicht nachhaltigen Siedlungsentwicklung.

Die verkehrsgeplagten Anwohner stark befahrener Ortsdurchfahrten lassen sich über Geschwindigkeitssenkungen, LKW-Durchfahrtsverbote und andere verkehrslenkende Maßnahmen schneller, sicherer und oft auch wirkungsvoller entlasten.

Die Zeiten des Verkehrswachstums sind vorbei, das Verkehrsaufkommen auf den Straßen stagniert und wird schon in wenigen Jahren deutlich Abnehmen. Auch aus diesem Grunde ist der Bau neuer Straßen wenig sinnvoll.

Literaturhinweise:

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

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

Fakten über Ortsumfahrungen, BUND 2004
(http://www.bund.net/verkehr/themen/themen_30/files/5056_fakten_ou.pdf)

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

Landschaft ohne Autobahnen – Für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung, Hermann Knoflacher, 1997, Böhlau-Verlag Wien, ISBN 3-205-98436-6