



Bundesnetzwerk Verkehr mit Sinn
Streich- und Alternativenliste
Straßenbauprojekte Bundesverkehrswegeplan 2015

Dezember 2013

Qualifizierte Liste projektbezogener Vorschläge zur Streichung bestehender Vorhaben für den Neubau oder die Erweiterung von Bundesstraßen und Bundesautobahnen aus der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2015



B207

B96n

B111

B166

B214

B3

B3

A100

A445

B64n

B239n

A46

A14

A143

B6n

B178

A1

A4

A49

B19n

B19

B85

A720

B101

B87n

B279

B303

B289n

B173

B50

B25

B16

B388

B10

B15n

B299

A98

B13

A8

Bundesnetzwerk Verkehr mit Sinn

Streich- und Alternativenliste Bundesverkehrswegeplan 2015

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist ein Investitionsrahmenplan und Planungsinstrument, mit dem der Bund Bauprojekte für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser vorbereitet. Auf seiner Grundlage beschließt der Bundestag Bedarfspläne für die einzelnen Verkehrsträger (z. B. für Bundesfernstraßen oder Schienenwege). Aktuell ist die Fortschreibung für den Zeitraum 2015 - 2030 in Vorbereitung. Nachdem die Länder bis zum Herbst 2013 ihren Bedarf an Verkehrsprojekten angemeldet haben, erarbeitet das Bundesverkehrsministerium nun einen ersten Entwurf, der nach weiteren Abstimmungen mit den Ministerien und Ländern vom Bundeskabinett beschlossen werden wird. Der BVWP ist aber kein Finanzierungsplan. Die Aufnahme eines Projektes in den BVWP bedeutet daher weder eine konkrete Finanzierungszusage noch eine verbindliche auf einen konkreten Realisierungstermin. Der BVWP entfaltet daneben mittelbare rechtliche Wirkungen. Die Bedarfsfeststellung ist weitgehend bindend für die Behörden und Gerichte. Diese Feststellung des Bedarfs darf in einem Planfeststellungsverfahren sowie einem dagegen gerichteten Klageverfahren grundsätzlich nicht mehr überprüft werden.

Für die aktuell laufende Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans schlägt das Bundesnetzwerk Verkehr mit Sinn (BNVS) aus der bisherigen Planung konkret 57 Vorhaben für den Neu- und Ausbau von Bundesstraßen und Bundesautobahnen zur Streichung vor. Das BNVS spricht für über 240 Bürgerinitiativen und Verbände mit einer Gesamtmitgliederzahl von ca. 120.000 engagierten Menschen. Die vorliegende Streich- und Alternativenliste beruht auf der gemeinsamen Erarbeitung durch diese Bürgerinitiativen sowie namentlich dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), dem Naturschutzbund Deutschland (NABU) und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD). Wir folgen damit der Aufforderung des zuständigen Bundesverkehrsministeriums, das erstmals die Verbände zur Beteiligung an der Fortschreibung aufgefordert hat.

Das mit dieser Streich- und Alternativenliste – insgesamt 1.200 Straßenkilometern Neubaustrecke – verbundene Einsparvolumen beträgt mindestens 20 Mrd. Euro. Die tatsächlichen Einsparungen liegen sogar noch weit darüber, da in die Berechnung nur die vorgeschlagenen Projekte eingeflossen sind, für die Investitionssummen bereits benannt sind. Bei zahlreichen Vorhaben fehlt diese Angabe. Aktuelle Kostenschätzungen laut Bundesstraßenbauverwaltung bzw. Machbarkeitsstudien zeigen darüber hinaus immer wieder, dass die tatsächlichen Kosten nochmals weit über den im Bundesverkehrswegeplan genannten Beträgen liegen. Zudem entfallen später jährliche Unterhaltungslasten für die nicht gebauten Straßenkilometer.

Die Streich- und Alternativenliste ist qualifiziert und enthält für die einzelnen Projekte nicht nur die genauen technischen Daten, sondern auch konkrete Kritikpunkte sowie vielfach Vorschläge für sinnvollere und kostengünstigere Alternativen. Die Liste wurde erarbeitet in dem vollen Bewusstsein, dass ein weiterer Bedarf für Neu- und Ausbauten von Bundesfernstraßen aktuell bis auf wenige Ausnahmen weitgehend nicht mehr besteht. Dennoch soll jenseits dieser grundsätzlichen Feststellung der fehlende Nutzen sowie der zugleich drohende Schaden von Straßenplanungen an besonders gravierenden Vorhaben auch konkret für den Einzelfall dargestellt werden.

Dramatische Investitionslücke im Bundesverkehrswegeplan

Was in Expertenkreisen schon seit Jahren bekannt ist, hat nun endlich die breite Öffentlichkeit erreicht. Presse und Parteien rücken das Thema nach vorn. Verkehrsplanung wie bisher kann es in Deutschland so nicht mehr länger geben. Deutschland fährt auf Verschleiß. Es lebt seit Jahren von der Substanz. Die Investitionsquote des Staates ist rückläufig und eine verfassungsrechtlich geregelte Schuldenbremse des Bundes wird den Spielraum der öffentlichen Hand eher noch verkleinern. Die Folgen werden immer augenfälliger. Bröckelnde Straßen, Brücken und öffentliche Gebäude sind traurige Realität in einem der reichsten Industrie-

staaten der Erde. Ein fortschreitender Wertverzehr findet statt. Der Kapitalstock Deutschlands in Form seiner öffentlichen Infrastruktur schrumpft. Das schmälert die Lebensqualität und begrenzt vor allem die Produktions- und Wachstumsmöglichkeiten. Der Wirtschaftsstandort Deutschland und die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger sind durch den fortschreitenden Substanzverlust ernsthaft gefährdet. Andauernde Beschränkungen im Bahnverkehr gehören mittlerweile genauso zum Alltag wie die unbefristete Sperrung von Brückenabschnitten von Bundesfernstraßen für den Schwerlastverkehr. Inzwischen gelten fast 20 Prozent der deutschen Autobahnen, mehr als 40 Prozent der Bundesstraßen sowie etwa 300 Brücken im deutschen Fernstraßennetz als völlig marode und dringend sanierungsbedürftig.

Dabei investiert der Bund jedes Jahr ca. 11 Mrd. Euro in die Verkehrsinfrastruktur. Doch erfolgte dies bislang vor allem für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen. Von den 11 Mrd. Euro wurden für den Erhalt der Bundesfernstraßen seit 2001 rund zwei Milliarden weniger ausgegeben als im Bedarfsplan verlangt. Derzeit liegen die Ausgaben für den Erhalt bei nur 2,5 Milliarden Euro pro Jahr. Experten beziffern den Gesamtwert der deutschen Verkehrsinfrastruktur von Straße, Schiene und Wasserstraße mit einem Gesamtvermögen von 1,1 Billionen Euro. Weil der Erhaltungsaufwand nicht gewährleistet ist, entstehen pro Tag Vermögensverluste von fast 13 Millionen Euro. Die permanente Unterfinanzierung der Verkehrswege des Bundes wird mit jährlich 7,2 Mrd. Euro beziffert. Dazu kommt ein entsprechender Investitionsstau in den Kommunen, für den im Bereich Straßenbau und Verkehr 33 Mrd. Euro genannt werden. Der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung sieht zwar ausdrücklich vor, dass der Bundesetat für Verkehrsinfrastruktur künftig erhöht werden soll. Doch auch durch die geplanten Haushaltsumschichtungen sowie Ausweitungen der Maut-Pflicht wird der Investitionsstau nicht mehr als bestenfalls teilweise reduziert werden können.

Weiter ist zugleich bei Investitionen für Neu- und Ausbauvorhaben eine erhebliche Schieflage zu Lasten der Schiene festzustellen. Bei den Investitionen in ihre Eisenbahnnetze rangiert Deutschland unter den Industrieländern Europas am unteren Ende der Skala. Deutschland droht, den internationalen Anschluss zu verpassen. Wie Pro Bahn mitteilt, kommen die europäischen Staaten im Vergleich im Jahr 2010 auf folgende pro Kopf-Investitionen der öffentlichen Hand in die Schienen-Infrastruktur: Schweiz 308 Euro, Österreich 230 Euro, Schweden 164 Euro, Niederlande 159 Euro, Großbritannien 125 Euro, Spanien 114 Euro, Italien 99 Euro und Frankreich 90 Euro. Deutschland rangiert mit Investitionen von 53 Euro pro Kopf weit abgeschlagen. Legt man den Vergleich zwischen Wirtschaftskraft und staatlichen Investitionsvolumen zu Grunde, schneidet Deutschland in dem Vergleich sogar noch schlechter ab. Während die europäischen Spitzenreiter mit den Schwellenländern China, Russland oder Indien gleichauf stehen, fallen die deutschen Investitionen im Verhältnis zur Wirtschaftskraft noch weiter zurück. Gemessen am Bruttoinlandsprodukt liegt Deutschlands Schienenengagement knapp vor der Türkei. Pro Bahn merkt an, dass mit dieser unterdurchschnittlichen Investitionsbereitschaft auf dem Heimatmarkt die deutsche Politik die weltweite Führungsposition der deutschen Bahnwirtschaft verspielt.

Die von den Landesverkehrsministern eingesetzte Kommission zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung kam Ende 2012 zum Ergebnis, dass für den Neu- und Ausbau des deutschen Schienennetzes pro Jahr 0,6 bis 0,8 Milliarden Euro zu wenig ausgegeben wird. Dringende Projekte wie etwa der Ausbau der Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe und Basel können nicht fertig gestellt werden.

Das Umweltbundesamt (UBA) hat ermittelt, dass mit der Investition von 12 Mrd. Euro in den Ausbau der Schieneninfrastruktur für den Schwerlastverkehr, sich dieser auf der Schiene von 17 Prozentanteilen auf 34 Prozent verdoppeln ließe. Damit würden die Bundesfernstraßen entsprechend entlastet, was nicht nur wesentlich weniger Emissionen (insbesondere Lärm), sondern auch wesentlich weniger Straßenabnutzung bedeuten würde. Laut Angaben des Bundesverkehrsministeriums belastet ein 40-Tonner die Straßendecke etwa 60.000 mal stärker als ein Pkw.

Fehlender Bedarf für weiteren Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen

Gleichzeitig muss der realistische Bedarf für neue Bundesfernstraßen nach Jahrzehnten eines fortgesetzten Neu- und Ausbaus stark hinterfragt werden. Deutschland verfügt mit ca. 231.000 km Straßen nur für den überörtlichen Verkehr bereits über eines der dichtesten Straßennetze der Welt. Allein der Bund hat davon ein

Netz von 52.400 Kilometern Bundesfernstraßen und 12.600 Kilometern Bundesautobahnen (davon über 3.000 km sechs oder mehr Fahrstreifen) zu unterhalten. Wobei die jährlichen Unterhaltungskosten einer Bundesstraße mit rund 10.000 Euro pro km kalkuliert werden.

Eine nicht unwesentliche Folge dieses anhaltenden Straßenneubaus ist zudem die immer weiter zunehmende Flächenversiegelung sowie dabei gerade auch der fortgesetzte Verlust von Flächen der Landwirtschaft. In Deutschland wird durch Straßen- und Siedlungsbau täglich eine Fläche von ca. 129 Hektar oder 175 Fußballfeldern versiegelt. Laut Bauernverband betreffen davon 100 Hektar täglich die Land- und Forstwirtschaft. Boden ist unsere Lebensgrundlage und ist nicht vermehrbar. Nicht zuletzt muss in einem der dichtbesiedelten Länder der Erde der Erhalt bisher noch durch Verkehrsprojekte vergleichsweise unzerschnittener Räume gewährleistet werden, um Lebensräume für Tierpopulationen zu erhalten und Naherholung für die Menschen zu ermöglichen.

Eine aktuelle Studie belegt an zahlreichen Beispielen (siehe WirtschaftsWoche vom 29.7.2013), dass die Verkehrsprognosen für neue Autobahnen und Bundesstraßen schon seit längerem in aller Regelmäßigkeit viel zu optimistisch ausfallen. Das kostet den Steuerzahler Milliarden. Die prognostizierten Verkehrszahlen werden nie erreicht und auch die tatsächlichen Baukosten übersteigen die früheren Planungsansätze erheblich. Nach Jahrzehnten des anwachsenden Autoverkehrs hat diese Entwicklung um die Jahrtausendwende ihren Zenit erreicht. Seitdem nimmt die Bedeutung des Autoverkehrs bereits langsam ab und dieser Trend wird sich absehbar für die Zukunft in seiner Tendenz weiter verstärken. Deutschlands Bevölkerung schrumpft bis 2030 um etwa 6 Prozent, bis 2060 um bis zu 20 Prozent (17 Mio. Einwohner). Selbst bei einem sofortigen Ausbaustopp würde die Netzdichte pro Kopf der Bevölkerung daher allein aufgrund des Bevölkerungsrückgangs bundesweit bis 2030 um 11 Prozent steigen. Gleichzeitig sinkt der Anteil der im erwerbsfähigen Alter Stehenden allein bis 2030 um 15 Prozent (7,5 Mio.). Das bedeutet, dass nicht nur die Auslastung (Berufsverkehr) erheblich sinkt. Zugleich steigt damit auch die Unterhaltungslast pro Kopf Erwerbsfähiger bundesweit allein bis 2030 um 18 Prozent. Weitere Gründe für den genannten Trendwechsel sind die Energiepreisentwicklung (der bisherige Bundesverkehrswegeplan operiert mit einem extrem niedrigen Ölpreis von 60 Dollar je Barrel im Jahr 2025; aktuell bewegt er sich bei über 100 Dollar). Dazu kommt ein wachsender Bedeutungsverlust des Pkw bei der jüngeren Generation, der sich ebenfalls eher verstärken wird.

Ebenfalls nicht bestätigt haben sich die bisherigen Prognosen, die von einer künftigen Vervielfachung des Schwerlastverkehrs auf der Straße vor allem durch wachsenden europäischen Transitverkehr ausgehen. Auch in Europa schrumpft und altert die Gesamtbevölkerung insgesamt dramatisch. Zugleich gewinnen Wirtschaftsstandorte auf anderen Kontinenten immer mehr Bedeutung, so dass sich Verkehrswege zunehmend interkontinental verlagern.

Aktuelle Projektmeldungen der Bundesländer völlig an der Realität vorbei

Dennoch weist der aktuelle Bundesverkehrswegeplan den Bau weiterer 1.900 km Autobahnen (Kosten: 15 Mrd. Euro), die Erweiterung von 2.200 km Autobahnen (13 Mrd. Euro) sowie den Aus- und Neubau von 5.500 km Bundesstraßen (19 Mrd. Euro) aus. Mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 werden Fakten für die nächsten 15 Jahre geschaffen. Die Bundesländer haben weitgehend bereits vor dem Sommer ihre Straßenbau-Wunschlisten für die nächsten 15 Jahre nach Berlin gemeldet. Auf Anmelde Listen der Länder finden sich über 1.600 Projekte. Die gemeldeten Projekte werden in aller Regel schon seit Jahren bis Jahrzehnten geplant und immer weiter fortgeschleppt, ungeachtet aller Veränderungen der Verhältnisse. Die Meldelisten haben absolut gar nichts mit der sich seit den letzten Jahren dramatisch gewandelten verkehrspolitischen Realität zu tun. Demografische und wirtschaftliche Entwicklungen, sinnvolle Alternativen, Klima- und Naturschutz sowie Bürgerbeteiligung scheinen nicht zu existieren. Die Bundesländer ignorieren schlicht die verkehrsfachlichen und vor allem die finanziellen Fakten. Die Länder versuchen fern jeder realistischen Bedarfsfeststellung und verkehrspolitischen Steuerung (etwa zugunsten der Schiene) vom Bund schlicht so viel wie irgend möglich an Geld für Straßenausbau zu erhalten. So will allein Bayern für 17 Mrd. Euro 400 Straßen neu- bzw. ausbauen. Dafür wäre mehr als doppelt so viel Geld erforderlich, wie für den Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen in ganz Deutschland bis 2030 zur Verfügung steht. In den anderen Bundesländern sehen die Meldungen ähnlich aus.

Die Meldelisten der Bundesländer sind nicht nur ärgerlich. Sie sind vor allem schädlich. Der Bundesverkehrswegeplan ist dramatisch unterfinanziert und selbst die denkbaren Möglichkeiten für seine Aufstockung (diskutiert werden etwa Haushaltsumschichtung, PPP, Maut) haben enge Grenzen. Denn letztlich bezahlt immer der Bürger, besteht jede Mehrfinanzierung nur aus einem Umschichten der vorhandenen Mittel der Bürger. Egal welche verkehrspolitischen Ziele unter welcher Regierung auch immer auf Bundesebene in den kommenden Jahren verfolgt werden sollten. Eines steht fest: Der absolute Großteil der gemeldeten Projekte hat auf Sicht von über 100 Jahren keine Aussicht auf Realisierung. Das Aufrechterhalten des Anscheins einer Realisierbarkeit aller dieser Planungszombies hat aber reale Auswirkungen. Nicht nur gehen politische Versprechungen weit an der Wahrheit vorbei und untergraben das Vertrauen der Bevölkerung in die gewählten Mandatsträger. Vor allem werden im erheblichen Umfang Planungsgelder verschwendet und andere Planungen blockiert. Dies betrifft zumeist Planungen von Alternativen sowie für andere Investitionen in der Region, die mit den Straßenplanungen unvereinbar sind, etwa in der Landwirtschaft oder im Tourismus. Mit diesem unredlichen Irrsinn muss endlich Schluss sein.

Umdenken in der Bundesregierung - neue Kriterien und Ziele

Im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung heißt es: „Nach Jahrzehnten des Netzausbaus steht nun die Substanzsicherung an erster Stelle. Unsere oberste Priorität lautet deshalb: Erhalt und Sanierung vor Aus- und Neubau. Die Strategie zur Ertüchtigung von Brücken, Tunneln und Schleusen werden wir fort-schreiben und verstärken.“

Das Bundesverkehrsministerium hat in diesem Sinne nun bereits mehrfach mitgeteilt, dass bei der jetzigen Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans erstmals tatsächlich ein Umdenken stattfinden soll. Künftig sollen Erhalt und Sanierung vor Neubau gehen. So sollen künftig 70 Prozent der Mittel in den Erhalt der Verkehrswege fließen. Dies alles ist ein Anfang. Jedoch sollte dieser Anteil bei der Straßeninfrastruktur noch erheblich gesteigert werden. Bei den Schienenwegen müssen die Investitionen für den Neu- und Ausbau in absoluten Zahlen dagegen sogar deutlich erhöht werden. Überhaupt müssen die klima- und umweltfreundlichen Verkehrsträger deutlich gestärkt werden. Weitere Alternativen zur bisherigen Bundesverkehrswegeplanung sind etwa die intermodale Vernetzung der Verkehrsträger, Verkehrsbeeinflussung oder Maßnahmen gegen sog. Mautflüchtlinge, innerörtliche Lösungen statt Ortsumgehungen etc.

Die Hoffnung besteht, dass insbesondere auch endlich die Hinweise des aus namhaften Verkehrswissenschaftlern zusammengesetzten Wissenschaftlichen Beirats im Bundesverkehrsministerium beherzigt werden, der wiederholt Hinweise zum Aufbau einer neuen Bewertungsmethodik gegeben hat. Zu dem angekündigten Umdenken muss gehören, dass eine höhere Effizienz beim Mitteleinsatz erfolgt. Kosten und Nutzen von Straßenbauprojekten - sofern sie nicht weitgehend ganz gestrichen werden - müssen endlich realistisch bewertet werden. Mittel für Neu- und Ausbau von Straßen dürfen nur noch dort eingeplant werden, wo dies zur Beseitigung tatsächlich bestehender Engpässe erforderlich ist. Längst überfällig ist eine kritische Prüfung der Bewertung von Reisezeitgewinnen, die derzeit das dominierende Element im Verfahren darstellen. Nicht zuletzt müssen sozioökonomische Aspekte wie Bevölkerungsentwicklung und Umweltbelastung künftig eine ihrer wahren Bedeutung entsprechende, wesentlich größere Rolle spielen. Bei der Aufteilung der Finanzmittel auf Verkehrsprojekte muss die Zielorientierung im Sinne verbesserter Erreichbarkeit, Emissionsreduktion (insbesondere Lärmbelastung), Raumentwicklung und wirtschaftlicher Entwicklung im Mittelpunkt stehen. Der bisher vordergründige Länderproporz darf künftig nur noch ein nachgeordnetes Kriterium sein.

In diesem Sinne stellt die vorliegende Streichliste eine Minimalforderung an den Bundesverkehrswegeplan 2015 dar. Die eingesparten Mittel sollen neben Investitionen in den Erhalt bestehender Straßen vor allem in die Schiene umgeschichtet werden. Künftige Einsparungen aufgrund geringerer Unterhaltungslasten kommen dann auch der dringend erforderlichen Konsolidierung des Bundeshaushalts zu Gute.

Bundesnetzwerk Verkehr mit Sinn

Streich- und Alternativenliste Straßenbauprojekte Bundesverkehrswegeplan 2015**Inhalt**

Hinweis: Die Seitenangaben beziehen sich auf die BNVS-Streichliste.

Weitere Projekte von BUND und NABU sind im Anhang und im Internet zu finden unter:

www.mobil-statt-verplant.de und nabu.de/downloads/projektliste.pdf

Projekt	Land	Beschreibung	Einsparung ca. Mio. €	km	Seite
A 1	NW RP	Lückenschluss der BAB 1 zwischen AS Blankenheim (B51) in NRW und Kelberg in Rheinland – Pfalz (25,2 km) Hier Neubau des Planungsabschnittes der BAB A1 von Blankenheim AS Tondorf (B51) (Bau-km 21.000) bis AS Lommersdorf L115z (Bau-km 27.000) + NABU-Liste + BUND-Liste	450,0	25,2	9
A 4	NW HE	NABU-Liste: Bad Hersfeld, NRW/Hessen	1.800,0	128,9	NABU
A 8 - Ost	BY	6+2 Ausbau auf 36 m Breite zwischen Rosenheim und der bayr. Landesgrenze, (Bayern) >2 mal< + NABU-Liste + BUND-Liste	400,0	60,0	11
A 14	MV BB ST	A 14 Magdeburg –Ludwigslust: „BUND - das dusselige Dutzend“	1.700,0	155,0	BUND
A 20	NI HH SH	Neubau feste Elbquerung (Tunnel) im Zuge der A 20 zwischen Drochtersen, Landkreis Stade (Niedersachsen) und Kollmar bei Glückstadt, Landkreis Steinburg (Schleswig-Holstein). + NABU-Liste + BUND-Liste	1.200,0	13,3	14
A 22	NI	NABU-Liste, Küstenautobahn NI + BUND-Liste	1.300,0	114,0	NABU
A 26	HH	NABU-Liste, Hafenspange	715,0	8,0	NABU
A 39	NI	von 115 km zwischen Lüneburg und Wolfsburg, Niedersachsen, als sog. Hosenträger im Bundesverkehrswegeplan zusammen mit der A14 und der B190n eingestellt + NABU-Liste + BUND-Liste	2.600,0	115,0	19
A 44	HE	von Kassel nach Eisenach / Wommen + NABU-Liste	1.400,0	60,0	21
A 46	NW	„BUND - das dusselige Dutzend“ Neubau Hemer – Neheim	300,0	19,4	BUND
A 49	HE	„BUND - das dusselige Dutzend“ Neubau Neuental – Gemünden	550,0	42,0	BUND
A 94	BY	NABU-Liste Forstinning - Heldenstein	330,0	65,1	NABU
A 98	BW	NABU-Liste Rheinfeldern – Tiengen + BUND-Liste	358,0	31,9	NABU BUND
A 100	BE	„BUND - das dusselige Dutzend“ Neubau Neukölln – Treptow – Friedrichshain	1.000,0	6,3	BUND
A 143	ST	"Saaletalautobahn" "Westumfahrung Halle (Saale)", VKE 4224 von Bundesstraße B 80 (AS Halle-Neustadt) bis Bundesautobahn A 14 (AD Halle-Nord), Sachsen-Anhalt	240,0	12,7	22
A 445	NW	von Werl nach Hamm (NRW) + BUND-Liste	100,0	8,0	24
A 720	SN	Abschnitt von Autobahnkreuz A 38 bis zur Anschlussstelle Leipzig-Connewitz (Sachsen)	43,6	7,7	25
B 3	NI	Ortsumgehung Hemmingen (Region Hannover)	54,0	8,6	27
B 3	NI	„BUND - das dusselige Dutzend“ Neubau Ostumfahrung Celle	125,0	23,8	BUND
B 6 n	SN	OU Cossebaude, Sachsen	78,0	3,0	30
B 6 n	SN	zwischen Eisenbahnbrücke Niederwartha und Autobahnanschluss Dresden-Altstadt	15,0	5,0	32
B 10	RP BW	NABU-Liste, Landau – Pirmasens + „BUND - das dusselige Dutzend“	400,0	42,0	NABU BUND
B 13	BY	009, Bayern Kreis Miesbach (MB) B13, OU Holzkirchen, Großhartpenning, Kurzenberg (zweispuriger Neubau)	14,7	5,2	33
B 15 n	BY	B 15 n (Bayern) zwischen Ergoldsbach und Rosenheim		50,0	35
B 16	BY	Donauwörth – A 9 (AS Manching) A 8 (Günzburg) – Donauwörth			37
B 19	TH	Ortsumgehung Meiningen, 2.Bauabschnitt, 2. Teilabschnitt (letzter Bauabschnitt des Autobahnzubringers zur A 71; gleichzeitig Beginn der B 87 neu) (Thüringen) + BUND-Liste	34,0	4,0	39

B 19 n	TH	zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda, einschließlich B88 Ortsumgehung Wutha-Farnroda.(Thüringen) + BUND-Liste	134,0	17,5	40
B 25	BY	im Bereich Dinkelsbühl	12,0	4,0	44
B 25	BY	geplante Ortsumfahrung und weitere OU + BUND-Liste			
B 25	BY	Ostumfahrung Dinkelsbühl (Bayern)	12,0	4,0	46
B 25	BY	Umgehung Dinkelsbühl			49
B 25	BY	B 2 (Donauwörth) – A 7 (Dinkelsbühl) B 25-01			50
		>Mehrere Abschnitte<			
B 26 n	BY	„BUND - das dusselige Dutzend“ Neubau Westtangente Würzburg	498,0	49,0	54
B 50	RP	NABU-Liste Hochmoselübergang	163,0	5,9	NABU
B 64 n		Ortsumgehung Herzebrock-Clarholz (NRW)	41,0	9,0	60
B 64 n		NRW Region: Münsterland - Ostwestfalen			63
B 64 n		Ortsumgehung Warendorf (NRW) + BUND-Liste			65
B 64 n		(NRW), Teilstück Beelen von der geplanten 2+1			69
B 64 n		Bundesfernstraße zwischen Telgte und Rheda-Wiedenbrück von Brakel/Hembsen bis Höxter, hier zunächst erster Bauabschnitt Höxter bis Höxter/ Godelheim, Nordrhein- Westfalen			72
B 66 n		zwischen B 239, Detmolder Straße, 32791 Lage, Höhe Gewerbegebiet Seelenkamp und B 238, Lemgoer Straße, Anschluss B 66n Richtung Ostwestfalenstraße Blomberg	15,0	8,0	75
B 85	BY	partieller Ausbau zwischen Kronach und Ludwigsstadt			77
B 87 n	ST	von Hassenhausen bis Naumburg-Schönburg (SachsenAnhalt)			78
B 87 n	SN	Sachsen + NABU-Liste			80
B 87 n	SN	(Torgau) Eilenburg mit Verknüpfung A14 + BUND-Liste			82
B 96 n	MV	auf Rügen, 2. BA hinter Samtens + BUND-Liste	40,0	10,0	83
B 96 n	MV	Altefähr - Bergen (Rügen, Mecklenburg-Vorpommern)	125,0	21,0	84
B 101	SN	B 173 (Sachsen) Ortsumgehung Freiberg	70,0	13,0	87
B 111	MV	Ortsumgehung Wolgast, Mecklenburg-Vorpommern	70,0	6,7	89
B 166	BB	„BUND - das dusselige Dutzend“ Neuer Grenzübergang Schwedt	25,0	4,0	BUND
B 173	BY	vierspuriger Ausbau zwischen Lichtenfels und Kronach >VCD< + BUND			91
B 178 n	SN	NABU-Liste A 4 Löbau Zittau	242,0	39,9	NABU
B 207	SH	NABU-Liste Heiligenhafen Fehrmannbeltquerung	840,0	25,0	NABU
B 214		Ortsumgehung Rehden-Wetschen			92
B 239	NR	neu von A2 Herford über Bad Salzuflen - Lage nach Detmold von der ursprünglichen Planung ist nur noch die OU Lage übrig	4,0	7,0	94
B 247	TH	Ortsumgehung Großengottern/Schönstedt, , Unstrut-Hainich-Kreis, Thüringen	58,0	7,3	97
B 247	TH	B 247 und B249 (Thüringen) Ortsumgehung Mühlhausen		23,8	99
B 279	BY HE	Ausbau zwischen Bamberg und Fulda (Bayern/Hessen) >VCD<			103
B 289 n	BY	Ortsumfahrung Kulmbach/Ost – Kauerndorf – Untersteinach; >es fehlen Teile!<			104
B 299	BY	304 Aubertunnel /Ortsumfahrung Altenmarkt	30,0	1,3	107
B 303	BY	Ausbau zwischen Coburg und Bezirksgrenze Unterfranken (OU Oberelldorf, OU Tambach) (Bayern) >VCD<			109
B 303	BY	Neutrassierung bei Johannisthal (Bayern)			110
B 388	BY	Nordumfahrung Passau B 388-05 >VCD< + BUND-Liste			111
	MV	Kommentar: Projekte in Mecklenburg-Vorpommern mit hohem und sehr hohem Umweltrisiko, die man leicht streichen kann.			112
Summe			17.586,3	1.270,5	

Straßenprojekt (Bundesland)	A 001 (NRW / Rheinland - Pfalz) Lückenschluss der BAB 1 zwischen AS Blankenheim (B51) in NRW und Kelberg in Rheinland – Pfalz (25,2 km) Hier Neubau des Planungsabschnittes der BAB A1 von Blankenheim AS Tondorf (B51) (Bau-km 21.000) bis AS Lommersdorf L115z (Bau-km 27.000)
Ansprechpartner	Bl „Gegen den Weiterbau der A1-Lommersdorf“ Kontakt: Volker Hoffmann, Weierstraße 31, 53949 Dahlem-Schmidtheim. Tel.Nr.: 02447-8285, mail: v.r.hoffmann@t-online.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	Unzureichender Bedarfsnachweis: Überhöhte Verkehrsprognose durch fehlerhafte Annahmen und überholte Verkehrszählungen und Berechnungen im Einzugsgebiet, tatsächlich Bedarfsrückgang aufgrund des Rückgangs der Bevölkerung im Einzugsgebiet sowie überproportionalen Rückgangs der Erwerbsfähigen bzw. Anstieg der über 60-Jährigen. Weiterhin Insolvenz des Nürburgrings als ehemaliges Zugpferd der Befürworter! Nach unserer Ansicht keine oder geringe Entlastungswirkung, stattdessen mittelfristige Verlagerung der Verkehrsbelastung in die angrenzenden Ortschaften (z.B. Lommersdorf); Nichtberücksichtigung wesentlich günstigerer Alternativen mit weniger kostenträchtigen Brückenbauwerken; Großflächige Verluste landwirt- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen; Sehr hohe, nicht ausgleichbare ökologische Risiken durch Beeinträchtigung mehrerer geschützter Naturräume, darunter Natura-2000-Gebiete; FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete und Wassereinzugsgebiete (Quellgebiete der Ahr) sowie Bundesnaturschutz großprojektgebiete „Ahr 2000“ in NRW sowie Bundesnaturschutzgroßprojekt „Obere Ahr-Hocheifel“ in RLP, Lachsansiedlungsprojekt durch Salzeinleitung gefährdet; Bedrohung und Verlust von Lebensraum von einer Vielzahl streng geschützter Arten, welche auf der roten Liste stehen wie z.B. Haselhuhn, Bechsteinfledermaus, Luchs, Lachs, Wildkatze, Schwarzstorch, Eisvogel, Bachmuschel, Bachneunauge, Bachforelle, Raubwürger, Ziegenmelker, Rotmilan,
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	Baukosten gesamt ca. 400-450 Mio €. Durch die Vielzahl der Ingenieurbauwerke hohe zu erwartende Unterhaltungskosten. [450]
Abschnitte in km	Unzulässige Abschnittsbildung in 3 Teilstrecken. Eine Teilstrecke in NRW, die jetzt planfestgestellt werden soll und 2 Teilstücke in Rheinland-Pfalz, die noch nicht endgültig untersucht worden sind. [25]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	4-streifig mit diversen Ingenieursbauwerken
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	Beanspruchte land- und forstwirtschaftliche Fläche ca. 58 ha, davon die Hälfte Versiegelung. Nicht mitberechnet die diversen Zubringer und Auffahrten.
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	Es handelt sich hierbei um eine Bundesautobahn. Somit wird der Träger der Bund sein. Allerdings sollen Teile der Regen-Rückhaltung in die Verantwortung der Gemeinden gehen.
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Nov. - Dez. 1985: 1. Planfeststellung AS Blankenheim - AS Adenau. Gravierende Einwendungen führten zum 1. Deckblatt. Auf Grund der vielen Einwendungen weitere Gutachten. Jan. - Feb. 1988: 2. Offenlage. Auf Grund der Fachgutachten und Einwendungen Ende der 90er grundsätzliche Überprüfung vorgenommen. Jan. - Feb. 2003: 3. Offenlage. Auf Grund der Einwendungen aus den Bereichen Umwelt- und Landwirtschaft und Bürgerinitiative, erneute Planung.
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Gemäß dem Vertec Gutachten von 2010 ist die Bevölkerungsentwicklung in der Region rückläufig. Die demografische Entwicklung ist rückläufig, hinzu kommt eine Landflucht in die Städte (Region Bonn-Köln).
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	

Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	Nettersheim 2005: 18761 Fahrzeuge , davon 3844 LKW , Nettersheim: 2010 18237 Fahrzeuge , davon 3680 LKW.
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	29800 Fahrzeuge , davon 6100 LKW.
Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	Beanspruchte land-und forstwirtschaftliche Flächen ca 58 ha. Beeinträchtigung der Nutzbarkeit landwirtschaftlicher/forstwirtschaftlicher Flächen in Hektar sind uns nicht genau bekannt. Das Feriendorf Freilinger See und Orte wie Dorsel, Aremberg und Lommersdorf und Nohn sind stark betroffen.
Ökologische Risiken	Wird als Vorhaben mit besonders naturschutzfachlichem Auftrag geführt. Betroffen sind mehrere Natura 2000 Gebiete, FFH Gebiete, Vogelschutzgebiete, Wassereinzugs- und Quellgebiete. Besonders schützenswerte Landschaft und Erholungsgebiete werden zerschnitten. Der Lebensraum von Luchs, Wildkatze, Haselhuhn, Rotwild und all die anderen Arten, die in diesem Gebiet auf der roten Liste stehen, geht unwiderruflich verloren.
Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden	Der Fernverkehr von Nord – nach Süd, von Skandinavien nach Spanien. Kaum Zeitersparnis, die LKW's werden weiterhin über die B51 fahren um Mautgebühren zu sparen und billig in Luxemburg zu tanken. Ansonsten steht man etwas früher im Stau um Köln.
Alternativen	Alternativen sind vorhanden mit der B51 oder aber eine intelligentere Trassenführung der BAB A1!

Straßenprojekt (Bundesland)	A 008 (Bayern) Ausbau auf 6+2 von Rosenheim bis zur Landesgrenze.
Ansprechpartner	<p>BI "A8 - Bürger setzen Grenzen"</p> <p>Dr. Bernhard Zimmer (Vorstandsmitglied) @info@bernhard-zimmer.de</p> <p>3. Bürgermeister in Piding</p>
Zusammenfassung Kritikpunkte	<p>Die Sanierung der A8 mit einem Anbau von Standstreifen ist notwendig; Der Ausbau 4+2 wird befürwortet, aber der Ausbau auf 6+2 in Entwurfsklasse 1 ist volkswirtschaftlich aufgrund der zu geringen Verkehrsdichte wie ökologisch aufgrund des zu hohen Flächenverbrauches abzulehnen.</p> <p>Im Bereich Piding soll mit der sogenannten "Nordumfahrung sogar die seit 70 Jahren bestehende Trasse verlassen werden, was nahezu alle Vollerwerbslandwirte des Ortes in ihrer Existenz bedroht. Der Flächenverbrauch ist unverhältnismäßig zu groß, der Lärmschutz in den Planungsvarianten ungenügend.</p> <p>Der A 8 Planungsdialog Dialogverfahren ist gescheitert, weil die ABD Südbayern eine Betrachtung der Referenzvariante (4+2) von Beginn an abgelehnt hat.</p>
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	Ersparnis ca. 400 Mill. [400]
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Vorplanung wird vorbereitet.

Straßenprojekt (Bundesland)	A 008 -Ost (Bayern) 6+2 Ausbau der auf 36 m zwischen Rosenheim und der bayr. Landesgrenze,
Ansprechpartner	Landkreisübergreifende (RO,TS,BGL) BI "Ausbau A8-Bürger setzen Grenzen" Kontakt: Marlis Neuhierl-Huber, 1. Vorsitzende, Tel.: 08662/409827 Email: helmut.marlis@t-online.de, LK RO Josef Fortner, 2. Vorsitzender, Email: fortner.achenmuehle@t-online.de LK BGL Dr. Bernhard Zimmer (3. Bürgermeister in Piding), 3. Vorsitzender, Email: info@bernhard-zimmer.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	Geforderte Alternative: ein 4+2 Ausbau auf 28 m mit Lärmschutz nach den Richtlinien der WHO und einem Tempolimit (120 km/h) - 6+2 Ausbau durch Verkehrsprognosen nicht gerechtfertigt - Vorschlag der BI: 4+2 auf 28 m wurde bis jetzt nicht berücksichtigt, obwohl kostengünstiger und besseres NKV - Unsinniger Flächenverbrauch - Zunahme klimaschädlicher Abgase und mehr Lärmbelastung durch höhere Geschwindigkeiten - Eingriffe in sensible Flächen (Waldflächen, Seeuferbereiche, Leitenhänge usw.) - Verlust wertvoller landwirtschaftlicher Grundstücke - Verstärkung der Zerschneidungseffekte durch Verdoppelung der Trassenbreite - Massiver Eingriff in das Landschaftsbild - Beeinträchtigung der Erholungseignung der Landschaft in einem Tourismusgebiet - Ein 11 km langer Abschnitt der Ausbaustrecke ist bereits auf 4+2 fertiggestellt - 6+2 in EKA 1 wird mit ca. 14 Ein-/Ausfahrten auf 60 km geplant! Zusätzlicher gigantischer Flächenverbrauch!! NKV!! - 21 Brückenbauwerke werden im Abschnitt Siegsdorf bis zur Landesgrenze bis 2014 im Bestand saniert! - Widersprüche in den Gutachten von Prof. Kurzak für die A8 und die A94 bzgl. der Entlastungswirkung beim LKW-Verkehr
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	geschätzte Kosten für 6+2: 600 Mio € bis ca. 1 Mrd. €, 4+2 ca. die Hälfte (auch wegen geringerer Dimensionierung des Lärmschutzes, da Fahrbahn schmaler) 6+2 mindestens doppelt so hohe Unterhaltskosten als 4+2, v.a. im Winterdienst
Abschnitte in km	60 km [60]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	6+2 auf 36 m in EKA 1, ca. 70 Brückenbauwerke
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	Derzeit bebaute Fläche: 120 ha, zusätzlicher Flächenverbrauch bei 6+2 mit 36 m: ca. 100 ha (ohne Ein-/Ausfahrten), zusätzlicher Flächenverbrauch bei 4+2 mit 28 m: ca. 48 ha (ohne Ein-/Ausfahrten).
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	Finanzierung durch den Bund
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Derzeit (November 2012) Erstellung der Vorentwürfe in den Abschnitten Rosenheim bis Bernauer Berg 6+2 Ausbau der A8 im IRP bis 2015 in Kategorie D.
Schon realisierte Bauwerke	Talbrücke Bergen ist im Bau (6+2).
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	2010-2030: Landkreis BGL: +2,5% - 7,5%, Landkreis TS: -2,5% - 2,5%, Landkreis RO: +2,5% -7,5%.
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	BGL: 2010: 20,0 bis unter 25,0 , 2030: 25 bis unter 30 TS : 2010: 20,0 bis unter 25,0, 2030: 25 bis unter 30 RO: 2010: bis unter 20, 2030: 25 bis unter 30.

Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	DTV auf bestehenden Trassen: ca. 60.000 KFZ/ 24 h (LKW-Anteil ca. 10%) an der Zählstelle Rosenheim, abnehmend bis zur Landesgrenze bis ca. 40.000 KFZ/ 24 h (LKW-Anteil ca. 15%).
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	Verkehrsprognose für DTV (Prof. Kurzak) bis 2025 Rosenheim 72.000 KFZ Frasdorf 64.500 KFZ Felden 58.600 KFZ Traunstein 51.200 KFZ Bad Reichenhall 50.100 KFZ
Kritische alternative Verkehrsprognose (Mittelwert Minimal-Maximalszenario)	Stagnationsszenario bis 2025 (Dr. Hunger, Dresden) für DTV: Rosenheim: 62.500 KFZ, Frasdorf: 55.500 KFZ, Felden: 51.900 KFZ, Traunstein: keine Zahlen, Bad Reichenhall: Bad Reichenhall: 44.700 KFZ.
Ökologische Risiken	Das Ausbaugelände liegt im Geltungsbereich der Alpenkonvention. Im LK BGL befindet sich ein Biosphärenreservat. Im Umfeld der A8 liegen: FFH-Gebiet "Bärnseemoor" (DE 8240-302) FFH-Gebiet "Chiemsee" (DE 8140-372) SPA-Gebiet "Chiemseegebiet mit Alz" (DE 8140-471) FFH-Gebiet "Moore südlich des Chiemsees" (DE 8140-371) SPA-Gebiet " Moore südlich des Chiemsees" (DE 8141-471) FFH-Gebiet "Oberes Surtal und Urstromtal Höglwörth" (DE 8142-372) FFH-Gebiet "Moore im Salzach-Hügelland" (DE 8142-371) FFH-Gebiet " Marzoller Au" (DE 8243-371)
Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden	Derzeit gibt es keine verkehrlichen Probleme, außer, dass es maximal an ca. 30 Tagen im Jahr (zu Ferienzeiten) und bei Unfällen Staus gibt, deswegen ist aus Sicherheitsgründen ein Anbau von Standstreifen dringendst geboten.
Alternativen	Ausbau des ÖPV in der gesamten Region, Ausbau Schienenverbindung München-Mühldorf-Freilassing, dieser wird von der Wirtschaft schon lange dringend gefordert, Modernisierung der Schienenverbindung München-Salzburg.

Straßenprojekt (Bundesland)	A 020 (Schleswig-Holstein) Neubau feste Elbquerung (Tunnel) im Zuge der A 20 zwischen Drochtersen, Landkreis Stade (Niedersachsen) und Kollmar bei Glückstadt, Landkreis Steinburg.
Ansprechpartner	„A 22-Nie“ Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22/20 Kontakt: Uwe Schmidt Tel. 04768-304, mobil 0170-3330198 E-Mail uwe.schmidt@a22-nie.de, www. A22-nie.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	<p>Das Projekt wird von den beiden Bundesländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein geplant, jeweils bis zur Flussmitte. Anmerkung: Die geplante Elbquerung soll die in Planung befindliche A 20 in Niedersachsen und Schleswig-Holstein verbinden. Die Elbquerung steht im Bundesverkehrswegeplan als sog. F-Modell, das heißt ein privater Betreiber soll die Finanzierung übernehmen. Bereits 2010 lagen die Ergebnisse einer Wirtschaftlichkeitsanalyse vor, sie wurde aber bisher nicht veröffentlicht. Nun liegt die Eignungsabschätzung vor (03/2013), die Finanzierungsprobleme allerdings scheinen nach wie vor zu bestehen. Denn selbst nach Durchführung sog. Elastizitätsberechnungen hat sich gezeigt, dass "wesentliche ergebnisbeeinflussende Parameter gewissen Unsicherheiten unterliegen und die wirtschaftliche Tragfähigkeit daher gefährden können". Es gilt nach wie vor: Dieser Tunnel ist nicht zu finanzieren und kann sich aufgrund der Randlage und des wenigen Verkehrs nicht rechnen!</p> <p>Fehlender Bedarfsnachweis wegen extrem stark überhöhter Verkehrsprognose für den Elbtunnel. So finden sich vor und hinter dem Elbtunnel Verkehrsbelegungen um die 25.000 Kfz/24h, teilweise sogar unter 20.000 Kfz/24 h. Im Tunnel sollen aber fast doppelt so viele Fahrzeuge fahren (die Angaben schwanken zwischen 38.400 und 40.000 Kfz/24h).</p> <p>Die Elbquerung muss in Zusammenhang mit der anschließenden A 20 gesehen werden. Deshalb beziehen sich die folgenden Aussagen auch auf die Anschlussabschnitte.</p> <p>Stagnation bzw. leichter Rückgang des Verkehrs im Planungsraum auf niedersächsischer und schleswig-holsteinischer Seite, insbesondere in Ost-West-Richtung, die dem geplanten Verlauf der A 20 entspricht. Weiterer Verkehrsrückgang zu erwarten aufgrund des Bevölkerungsrückgangs und des Anstiegs der über 60-Jährigen. Entlastungswirkung gering, weil die Region von regionalem Verkehr geprägt ist. Die A 20 kann der Hinterlandanbindung der Seehäfen nicht dienen. Durch die A 20 würden Verkehr und Lärmimmissionen in bisher wenig belastete Bereiche verlagert. Außerdem würde durch den induzierten Verkehr bis zu 50 % mehr Verkehr in die Region gezogen (Ableitung aus dem Vergleichsquerschnitt Wesertunnel, s. u.). Kostengünstigere und umweltschonendere Alternativen wurden bisher nicht berücksichtigt.</p> <p>Wegen der Beeinträchtigung von Schutzgebieten mit nationaler und europäischer Bedeutung birgt der Tunnelabschnitt hohe ökologische Risiken (3 direkt oder indirekt betroffene EU-Schutzgebiete).</p> <p>Schwächung der regionalen mittelständischen Wirtschaft, da von solchen Maßnahmen nur die Oberzentren profitieren, ländliche Regionen wie der Planungsraum aber zu den Verlierern zählen. Wegzug von Einwohnern und Fachkräften. Bindung von mehreren Milliarden Euro, die für den Erhalt der vorhandenen Infrastruktur und für regionale Projekte benötigt werden. Mit der Planung der A 20 wird der umweltschädlichste und teuerste Verkehrsträger gefördert und zusätzlicher klimaschädigender Verkehr erzeugt. Die Planung der A 20 widerspricht nationalen und internationalen Zielsetzungen hinsichtlich Harmonisierung des Güterverkehrs, Klimaschutz und Erhalt der biologischen Vielfalt.</p>

Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	<p>Offizielle Kostenschätzung für die Elbquerung rund 1,2 Milliarden Euro reine Baukosten, inklusive Betrieb über 30 Jahre 2,5 Milliarden Euro. Als privates Betreibermodell (wie es im BVWP steht) mit 30 Jahren Laufzeit ohne Maut 3,5 - 4 Milliarden Euro, davon Anschubfinanzierung 0,6 - 0,7 Milliarden Euro. Aufgrund der zu erwartenden Kostensteigerungen bei Großprojekten, insbesondere für Tunnelprojekte, sind noch deutliche Kostensteigerungen zu erwarten. Das zeigt sich besonders im Vergleich der Kostenschätzung mit den Kosten für die 4. Elbröhre: Für die Elbquerung sind bisher angesetzt 45 Mio. Euro pro Kilometer, die 4. Elbröhre in Hamburg kostete 173 Mio. Euro pro Kilometer!</p> <p>Jährliche Unterhaltung Tunnelabschnitt einschließlich Trog: ca. 1,2 Mio. Euro (6,5 x 180.000 Euro Unterhaltungskosten pro Kilometer Tunnelstrecke), jährliche Unterhaltung freie Strecke ca. 120.000 Euro (7,6 km x 15.000 Euro pro Jahr, abgeleitet aus Kreishaushalt LK Cuxhaven), gesamt rund 1,3 Mio. Euro pro Jahr. [1200]</p>
Abschnitte in km	Gesamtlänge 13,3 km, Bauwerkslänge ca. 6,5 km (ca. 5,7 km Tunnel und an den Tunnelausgängen 2 x 0,4 km Trogstrecke). [13]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	Neubau Bundesautobahn, 4-streifig, RQ 31, im Tunnel RQ 31 Tr Tunnelbauwerk 6,5 km, reine Tunnelstrecke 5,7 km, Tiefe 50 m, Autobahnkreuz mit A 26
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	Nettozunahme Verkehrsfläche einschließlich Knotenausbauten: ca. 80 ha, davon reine Versiegelungsfläche ca. 30 ha.
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	Siehe dazu die Ausführungen zur A 20 in Niedersachsen und Schleswig-Holstein.
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Noch keine Planfeststellungsbeschlüsse für die Tunnelabschnitte in Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Schleswig-Holstein: Aktuell umfangreiches Planänderungsverfahren des Tunnelabschnitts. Niedersachsen: Planänderungsverfahren des Tunnelabschnitts geplant.
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Bevölkerungsentwicklung 2005 bis 2010: überwiegend Abnahme bis zu - 4 % (Ausnahmen Landkreise Stade; BBSR 2013). Bevölkerungsprognose 2009 bis 2030: überwiegend Abnahme von - 10 % bis zu - 20 % (Ausnahmen Landkreise Stade: Abnahme 0 bis zu - 5 %; BBSR 2009)
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	<p>Einwohner > 65 Jahre 2010: Anteil überwiegend 20 – 24 % (Ausnahme Landkreis Stade: 18 – 20 %; BBSR 2013)</p> <p>Einwohnerentwicklung > 65 Jahre 2005 bis 2010: überwiegend Zunahme zwischen 10 und 18 % (Ausnahmen Landkreise Wesermarsch und Cuxhaven: Zunahme weniger als 10 %; BBSR 2013)</p> <p>Entwicklung Hochbetagte > 80 Jahre: überwiegend Zunahme um 65 bis 94 %</p>
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	Die Trasse der Elbquerung und der A 20 gibt es noch nicht. Verkehrsbelegung auf der parallel verlaufenden Elbfähre Glückstadt-Wischhafen: Fähre Glückstadt 2010: gesamt 2.200, davon 290 LKW
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	Elbquerung: Prognose 2025: gesamt 38.400 bzw. 40.100, davon 5.520 LKW; Ist-Zustand 2010 (Fähre): gesamt 2.200, davon 290 LKW.

Kritische alternative
Verkehrsprognose (Mittelwert
Minimal-Maximalszenario)

Eine kritische alternative Verkehrsprognose liegt nicht vor. Folgende Hinweise können zum mutmaßlich überhöhten Ansatz der Verkehrsprognose angeführt werden:

Schon dem Prognosenullfall werden zu hohe Verkehrszuwächse zugrunde gelegt. Das ergibt sich aus so genannten strategischen Fehlern. Dazu zählen die fehlerhafte Berücksichtigung des induzierten Verkehrs, der Ansatz einer zu hohen konjunkturellen Entwicklung, ein zu geringer Ansatz des demografischen Wandels sowie ein zu hoher Ansatz der Steigerung der Motorisierungsrate. Dieser Fehler setzt sich im Bezugsfall und den Planfällen fort.

In der Vergangenheit hat sich dieser strategische Fehler vielfach in zu hohen Prognosen niedergeschlagen, die sich nach dem Bau der Straßen nicht erfüllt haben. Als Beispiel seien die fertig gestellten Abschnitte der A 20 im Osten angeführt. Aus einer aktuellen Bundestags-Drucksache (17/10345) vom 19.07.2012 wird deutlich, dass die A 20 in den überwiegenden Fällen gegenüber den Prognosen nur etwa zur Hälfte ausgelastet ist.

Dass die prognostizierten Verkehrszuwächse auch im vorliegenden Fall zu hoch angesetzt sind, zeigt sich im Vergleich mit den Verkehrszählungen der Bundesanstalt für Straßenwesen. Ein Vergleich der Zahlen aus 2005 und 2010 ergibt für den Planungsraum zwar ein uneinheitliches Bild, tendenziell ist aber eine Stagnation zu verzeichnen. Hier spiegelt sich der Bundestrend wieder, wonach der motorisierte Individualverkehr (MIV) bereits seit Ende der 90er Jahre mehr oder weniger stagniert oder leicht zurückgeht. Nur der Schwerverkehr nimmt in Teilbereichen noch zu. Für den Güterverkehr zeichnen sich aktuell ähnliche Entwicklungen ab. Derzeit werden die Prognosen für den Straßengüterverkehr kräftig nach unten korrigiert und nahezu halbiert (ProgTrans, World Transport Reports 2012/2013). Die angesetzten Steigerungsraten und Verlagerungseffekte sind folglich deutlich zu hoch angesetzt und damit die Prognosewerte insgesamt überhöht. Ein Großteil des Verkehrs ist regionaler Ziel- und Quellverkehr, der überwiegend nicht auf die geplante Autobahn verlagert werden kann. Infolge des demografischen Wandels wird dieser Verkehr noch weiter abnehmen.

Auswirkungen (auf Bevölkerung,
Landwirtschaft, Verkehrsströme)

Der Tunnelabschnitt führt zu Betroffenheit der Bevölkerung in den Orten Kollmar, Herzhorn, Engelbrechtsche Wildnis, Drochtersen, Gauensiek, Ritsch.

Insgesamt konzentrieren sich gegenwärtige Verkehrszunahmen auf die Zentren, wie z. B. Stade. Verkehrsabnahmen finden sich eher auf der „freien“ Strecke und damit im ländlichen Raum, der von der A 20-Planung betroffen ist. Das zeigt, dass ein Großteil des Verkehrs regionaler Ziel- und Quellverkehr ist, der überwiegend die A 20 nicht nutzen würde und somit nicht aus den Ortslagen abgezogen und auf die geplante Autobahn verlagert werden kann. Verkehrsabnahmen betreffen vor allem Ost-West-Verkehre, was der Richtung der geplanten A 20 entspricht. Auch die Verkehre aus den Seehäfen gehen überwiegend in den Süden und Südosten. Die A 20 verläuft somit entgegen der Richtung zunehmender Verkehre.

Durch die A 20 induzierter Verkehr kann nur abgeschätzt werden. In der Regel liegt der induzierte Verkehr bei etwa 20 %. Das entspräche 5.600 Kfz/24h. Eine Ableitung aus den beiden Vergleichsquerschnitten Wesertunnel und Elbquerung würde folgende Zahlen für den induzierten Verkehr ergeben:

Wesertunnel: Prognose 2025 ohne A 20: Gesamt 15.700, davon 4.680 LKW; Prognose 2025 mit A 20: gesamt 29.500, davon 10.410 LKW; das entspricht knapp einer Verdopplung des Verkehrs durch die geplante A 20.

Elbquerung: Prognose 2025 ohne A 20: gesamt 1.800, davon 320 LKW (Elbfähre); Prognose 2025 mit A 20: gesamt 38.400, davon 5.520 LKW; das entspricht einer Verzwanzigfachung des Verkehrs.

Beanspruchung landwirtschaftlicher/forstwirtschaftlicher Flächen mit 80 ha durch Trasse einschließlich Knotenausbau, Entwässerungsvorrichtungen etc., die nicht mehr landwirtschaftlich genutzt werden können. Zusätzlich etwa in der gleichen Größenordnung Ausgleichsflächen, die teilweise zwar landwirtschaftlich genutzt werden können, aber nicht in der bisherigen Intensität.

Ökologische Risiken

Wegen der räumlichen Nähe und teilweise Überquerungen können direkte und indirekte Auswirkungen auf die folgenden FFH-Gebiete nicht ausgeschlossen werden:

FFH-Gebiet DE 2222-321 „Wettersystem in der Kollmarerer Marsch“, FFH-Gebiet DE 2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar“, VSchG DE 2323-401 „Untere Elbe bis Wedel“.

Betroffenheit geschützter Biotope/§30-BNatSchG: Nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope werden durch Zerschneidung direkt betroffen oder durch Immissionen oder Trennwirkung indirekt betroffen.

Stichworte Kritik

Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden

Zeitweise kommt es besonders in den Ferienmonaten zu Wartezeiten an der Elbfähre Glückstadt-Wischhafen. Wegen der Planung der festen Elbquerung im Zuge der A 20 kann die Fährbetreiberin nicht in neue Schiffe investieren, obwohl sie dies gerne täte. An dieser Stelle wirkt sich die Planung der A 20 direkt negativ auf die Verbindungsqualität im Planungsraum aus.

Planungsziele der A 20 einschließlich Elbquerung aus Sicht der Planer:

Die A 20 soll die Erreichbarkeit verbessern.

Aber: Die A 20 kann die verkehrliche Erreichbarkeit der Zentren im Küstenraum nicht verbessern (NIW 2012). Sie könnte nur einen sehr geringen Beitrag zur Erschließung Norddeutschlands leisten, weil sie nicht zu den Zentren hinführt, sondern an ihnen vorbei.

Die A 20 soll Ortslagen entlasten.

Aber: Die Entlastungswirkung für Ortslagen ist meist gering, weil der Planungsraum von regionalem Verkehr geprägt ist. Zudem stagniert der Gesamtverkehr im A 20-Plangebiet und geht teilweise sogar zurück (BAST 2012). Außerdem wurden die Prognosen für den Straßengüterverkehr kürzlich kräftig nach unten korrigiert und nahezu halbiert (ProgTrans 2012).

Die A 20 soll der Hinterlandanbindung der Seehäfen dienen.

Aber: Die A 20 ist nicht erforderlich für die Hinterlandanbindung der Seehäfen (ISL 2011). Sie könnte nur für 4 Prozent der Güterverkehre aus den Seehäfen eine Verbesserung der Verkehrsbeziehung bewirken (Koordinationskreis 2011, siehe unter http://wp.a22-nie.de/wp-content/uploads/2012/10/A22-Hinterlandanbindung_2011-06-30.pdf). Die A 20 kann deshalb keine gesamtdeutsche Funktion übernehmen.

Die A 20 soll Hamburg, die A 1 und die A 7 entlasten.

Aber: Die A 20 kann nur unwesentlich (1,5 bis 3 %) zur Entlastung des Hamburger Elbtunnels sowie der A 1 und der A 7 beitragen (Fernstraßennetz im nordwestdeutschen Küstenraum 2004).

Die A 20 soll als Europäische Magistrale dienen.

Aber: Die A 20 kann keinen Nutzen als Europäische Magistrale entfalten, weil die Haupttransitachsen in Ost-West-Richtung mit der A 2 und der A 4 viel weiter südlich liegen (BVWP 2003).

Die A 20 soll die regionale Wirtschaft fördern.

Aber: Positive Effekte für die regionale Wirtschaft sind nur dann zu erwarten, wenn die Autobahnanbindung entscheidender Engpassfaktor für die regionalwirtschaftliche Entwicklung ist (NIW 2012). Das ist im Planungsraum der A 20 nicht der Fall.

Alternativen

Die Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22/20 haben ein umfassendes Alternativenkonzept vorgelegt, siehe unter http://wp.a22-nie.de/wp-content/uploads/2012/10/Verkehrliche-Alternativen-zur-A22_KOK_2010_oL.pdf. Die darin vorgestellten Kernpunkte beinhalten:

Verkehrsvermeidung:

z. B. durch Förderung regionaler Wirtschaftsstrukturen und -kreisläufe, dadurch Stärkung der lokalen Wirtschaft und Bindung der Menschen an die Region, Aufbau und Förderung intelligente Logistikketten; größtes Potential zur CO₂-Reduzierung.

Verlagerung von Gütern auf die Schiene:

Ertüchtigung und Ausbau vorhandener Schienenstrecken der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe Weser GmbH (EVB) – verläuft parallel zur geplanten A 20-Trasse. Ertüchtigung und Ausbau vorhandener Schienenstrecken der DB. Nur bei nachgewiesenem Bedarf Ausbau und Neubau von Ost-West-Verbindungsstrecken sowie Wiederinbetriebnahme stillgelegter oder Neubau abgebauter Schienentrassen. Zu Details und Lage der Strecken siehe o. g. Link.

Verlagerung von Gütern auf den Wasserweg:

Neben der Bahn als Alternative bestehen gerade für die küstenparallele A 20 Alternativen durch den Seeschiffsverkehr. Für mittlere und große Frachttransporte ist der Seeweg entlang der Küste die natürliche, ideale Verbindung und sollte stärker genutzt werden.

Der Seeschiffsverkehr verbindet die europäischen Westhäfen mit Bremerhaven, Hamburg und der Ostsee. Der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven als zukünftiger Container-Hafen wird in dieses System eingebunden. Zur Optimierung der Abfertigung seeseitiger Container-Verkehre in der Ostsee sind zahlreiche Hafenerweiterungen im Bau bzw. geplant (u.a. Riga, Klaipeda, Danzig und St. Peterburg – Ust-Luga), was die zunehmende Bedeutung des seeseitigen Containertransports unterstreicht. Der Nord-Ostsee-Kanal als zentrales Bindeglied der Seeverkehre zwischen Nord- und Ostsee muss erhalten und ggf. weiter ertüchtigt werden. Prüfung der Voraussetzungen für einen durchgängigen dreilagigen Containerverkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal und dem Küsten-Kanal. Zur Entlastung der Fähre Glückstadt-Wischhafen sollte die Wiederaufnahme des Fährbetriebs zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel geprüft werden.

Bei nachgewiesenem Bedarf Ausbau vorhandener Straßen:

Die vorhandenen Verkehrswege parallel zur geplanten A 20 sind weitgehend nicht ausgelastet. Die Kapazität der bestehenden Bundesstraßen zur Aufnahme von bis zu 18.000 Fahrzeugen pro Tag bietet noch größere Reserven, wobei die Verkehrsentwicklung – wie oben dargestellt – derzeit eher rückläufig ist. Zur Minderung möglicher örtlicher oder zeitlicher Engpässe können – den nachgewiesenen Bedarf vorausgesetzt – umweltfreundlicher und sehr viel kostengünstiger lokale Verkehrslösungen beitragen, wie z. B. verkehrslenkende Maßnahmen (LKW-Durchfahrtsverbote), Ausbau vorhandener Straßen mit abschnittsweiser Dreispurigkeit (zwei Spuren mit Wechselspur), kleinräumige Ortsumgehungen oder kommunale Entlastungsstraßen, Verweisen des Schwerlastverkehrs auf die vorhandenen Autobahnen, insbesondere auf die sechsspurig ausgebaute A 1, durch Mautstreckenanmeldung von LKW-belasteten Straßenabschnitten.

Die Alternativen wurden bisher nicht geprüft.

Straßenprojekt (Bundesland)	A 039 (Niedersachsen) von 115 km zwischen Lüneburg und Wolfsburg, als sog. Hosenträger im Bundesverkehrswegeplan zusammen mit der A14 und der B190n eingestellt
Ansprechpartner	Annette Niemann KEINE A 39, mittlerweile 37 Bürgerinitiativen entlang der Strecke Tel. 05807-1399, mob 0175/5543374 email rainer.annette.niemann@t-online.de www.keine-a39.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	<p>Es werden verkehrliche Bedarfe suggeriert, z.B. durch alte Verkehrszahlen in den Unterlagen zur Auslegung in der Planfeststellung, obwohl es bereits rückläufige Verkehrszahlen auf der zu betrachtenden Strecke aus der Echtzeit - aktuell aus 2010 gibt -, die eindeutig belegen, dass der Verkehr abnimmt. Eine Betrachtung der Alternativen zu diesem Neubau wurde bisher nicht ausreichend und umfassend durchgeführt (die sog. Null-Plus-Variante). Die Ergebnisse der VUNO (1997 und 2004) wurden nicht beachtet. Danach ist die A39 die schlechteste aller möglichen Varianten.</p> <p>Grundsätzlich wurde die A 39 im Jahr 2003/2004 in den vordringlichen Bedarf eingestuft mit der Auflage, dass die Abarbeitung besonderer naturschutzfachlicher Aspekte erfolgt.</p> <p>Diverse bedeutende FFH-Gebiete werden gequert, betroffen und unwiederbringlich zerstört und geschädigt. Dieses ist grundsätzlich entsprechende den EU-Richtlinien in der heutigen Zeit nicht mehr hinnehmbar, geschweige denn rechtlich zu vertreten.</p> <p>Besonders zeigt sich dieses am Beispiel des Ortolans. Im Gebiet der geplanten A 39 existieren Ortolanreviere, die aufgrund der Barrierewirkung einer Autobahn mittelfristig verschwunden sein werden. Ein weiterer Rückgang hat einen gewaltigen Einfluss auf den Gesamtbestand; durch eine Autobahn wird der Ortolan in seiner Gesamtheit des Bestandes langfristig gefährdet. Der Ortolan ist im Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie gelistet, für diese Arten sind Schutzgebiete zu ihrem dauerhaften Erhalt auszuweisen. Im Zuge dieser Ausweisungsverfahren ist es deshalb in vielen Regionen in der EU zu öffentlichen Debatten um diese Vogelart, ihre Lebensraumsprüche und Schutzanforderungen gekommen. In Niedersachsen wurden bereits seit dem Jahre 2000 intensive Bemühungen unternommen, den erforderlichen Feldvogelschutz sowohl wissenschaftlich als auch praktisch zu verbessern und mehr als bisher möglich auf die Ansprüche des Ortolans, auch als "key species" für die Vogelmenschenschaft dieser trocken-warmen Ackerlandschaften Niedersachsens auszurichten.</p> <p>Durch den eventuellen Bau der A 39 würden in verschiedenen Planungs-Abschnitten Populationen des Ortolans verinselt und damit existenziell bedroht. Derzeit ist aus unserer Sicht nicht absehbar, wie dieser gravierende Eingriff auch nur irgendwie naturschutz-rechtlich kompensiert werden könnte.</p> <p>Da dieses Gebiet eine unmögliche Umsetzung der bisherigen Planung darstellt, ist es gleichzeitig ein K.O.-Kriterium bzgl. des Baus der A 39, sodass schon heute in der Planfeststellung im Abschnitt 1 klar ist, dass ein Ausgleich dieser Beeinträchtigung unmöglich ist (siehe auch Anlage zum Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen).</p> <p>Außerdem wurde dieses faktische Vogelschutzgebiet bereits in der Umsetzung in Natura 2000-Gebiete vom Land Niedersachsen nicht korrekt und umfassend genug festgestellt.</p> <p>Es entsteht für die Region ein unwiederbringlicher Verlust von landwirtschaftlichen Flächen für die Nahrungsmittel- und Energieproduktion allein durch den Bau der Autobahn, Ausgleichsmaßnahmen nicht mitgerechnet. Der steigende Tourismus in der Region wird durch dieses Projekt zerstört, da Menschen die Region wegen der Ruhe aufsuchen. Dieser Bereich zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist der größte autobahnfreie Bereich in Deutschland und will es ganz bewusst auch bleiben.</p> <p>Wir fordern endlich eine Umkehr bei der „Versiegelungspolitik“.</p>

Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	<p>Die offizielle Kostenschätzung für die Gesamtstrecke beträgt derzeit rund 1,1 Milliarden Euro. Das NKV sinkt seit Bekanntgabe des Projektes (im Jahr 2003) ständig.</p> <p>Aufgrund der zu erwartenden allgemeinen Kostensteigerung gehen wir von etwa 2,6 Milliarden Euro Gesamtkosten aus (siehe Angaben des CDU-Wirtschaftsrates aus 2007- ein Kilometer Autobahn kostet 26,8 Mio €) aus. Die A 39 ist mit 437 Mio. € im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 enthalten. Es ist zu prüfen, ob angesichts der Kostensteigerung auf derzeit 1,1 Mrd. € damit überhaupt noch ein Planungsauftrag zu begründen ist. Die Wirtschaftlichkeit der A39 ist nicht nachgewiesen. Anfangs wurde das niedrige NKV verschleierte, indem die A39 mit der A14 und der B190n zu einem Gesamtprojekt verknüpft und nur für das Gesamtprojekt ein NKV veröffentlicht wurde. Die Basisdaten der NKV-Berechnung wurden geheim gehalten und auf mehrfache Nachfrage nicht herausgegeben. Nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens wurden für die drei Projekte getrennte NKV veröffentlicht, die die Gegner für „schöngerechnet“ halten. Allgemein ist das Verfahren zur Bestimmung des NKV unter Experten umstritten. Schon allein die Verwendung von Planzahl- statt Bezugsfall-Verkehrszahlen bewirkt unrealistische Ergebnisse. So oder so ist mit einer Verteuerung der A39 auf mindestens 1,1 Mrd. € ein volkswirtschaftlicher Nutzen nicht gegeben. Seit dem 01.06.2012 hat die Bundesregierung jetzt den aktualisierten Faktor von 1,9 angegeben. Auch dieser Faktor entspricht nach der Auffassung von Fachleuten nicht der Realität, er muss noch weiter deutlich gegen 1,0 liegen, und stellt damit unweigerlich die Unwirtschaftlichkeit dieses Projektes dar.[1100]</p>
Abschnitte in km	<p>7 Abschnitte; für Abs. 1 (Lüneburg auf der B4) wurde das Planfeststellungsverfahren im Juni 2012 eingeleitet, Abs. 2-7 sind im Entwurfsstadium [??]</p>
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	<p>Nach der Planung im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan bestehen nach Realisierung aller Projekte 3 Bundesautobahnen in Nord-Süd-Richtung mit einem Abstand von 75 km nebeneinander. Wer kann das rechtfertigen? Außerdem wurde die A 39 nicht vom Bundesverkehrsministerium mit in das TEN-Netz der EU im Jahr 2012 gemeldet, obwohl Niedersachsen dieses wiederholt gefordert hat.</p>
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	<p>Mit dem Bau der A 39 würden in Niedersachsen div. Bundesstraßen herabgestuft und in die Unterhaltungspflicht des Landes bzw. der Landkreise fallen, die bekannteste ist die B 4.</p>
Alternativen	<p>Maximal aus verkehrlicher Sicht besteht für den Bereich zwischen Lüneburg und Uelzen Handlungsbedarf, der aber aus Sicht der Gegner und der Bevölkerung mit einer sog. „2+1“-Lösung auf dem Terrain der heutigen B4 mit einigen Ortsumfahrungen gelöst werden kann. Dafür gibt es bereits Planungen des Landes Niedersachsen aus den Jahren 2000 bis 2008, die allerdings aus politischer Sicht nicht weiter verfolgt/vertieft wurden, um das „Prestige-Projekt A39“ nicht zu gefährden.</p> <p>Grundsätzlich fehlt es bei der A 39-Planung an Alternativprüfungen. Insgesamt bleibt festzuhalten, dass grundsätzlich Verkehrsvermeidung zu fordern ist, statt immer weiter der Bau von neuen Straßen, insbesondere Autobahnen, da der Erhalt der bestehenden Strecken schon nicht mehr zu bezahlen ist. Dann gilt es Verkehre auf die Schiene und Wasserwege zu verlagern.</p>

Straßenprojekt (Bundesland)	A 044 (Hessen) von Kassel nach Eisenach
Ansprechpartner	Aktionsgemeinschaft Verkehr Nordhessen (AVN) Ansprechpartner: Wolfgang Ehle (kommissarisch) Email: wolfgang@ehle.info Tel. 0172 6905061
Zusammenfassung Kritikpunkte	Trassierung mitten durch wertvolle Biotope, direkt benachbart zu FFH-Gebieten, aktuelle offizielle Verkehrszählungen und -prognosen zeigen Bedarfsrückgang um 40 %, falsche Verweise auf wirtschaftlichen Aufschwung entlang der BAB, Kostensteigerungen um das Vierfache. Mangelhafte Planung etlicher Bauabschnitte, Korrekturen erst nach erfolgreichen Klagen des BUND. Verkehrsbelastungen der Anrainerkommunen der B7/27/400 lassen sich durch Ortsumfahrungen lösen (Vorschlag der Grünen schon vor 20 Jahren!)
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	Planänderung in Richtung Ortsumfahrungen und Anpassung der bereits fertigen Abschnitte könnte einige Hundert Millionen einsparen. [300]
Abschnitte in km	Gesamtstrecke ca 60 km mit zahlreichen Tunnels und Brücken. [60]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	Durchgehend 4-streifig.
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuversiegelung	Keine Angaben verfügbar. Es gibt jedoch Probleme mit den erforderlichen Ausgleichsflächen, die in der benötigten Größenordnung und vor allem Qualität nicht verfügbar sind.

Straßenprojekt (Bundesland)	A 143 (Sachsen-Anhalt) "Saaletalautobahn" "Westumfahrung Halle (Saale)", VKE 4224 von Bundesstraße B 80 (AS Halle-Neustadt) bis Bundesautobahn A 14 (AD Halle-Nord),
Ansprechpartner	BI Saaletal, Halle (Saale), Sprecher: Ute Barkau, Conrad Kunze, E-Mail: bisaaletal@googlemail.com , Internet: http://www.bi-saaletal.de NABU Halle/Saalkreis, Kontakt: Sebastian Voigt; E-Mail: nabuhalle@t-online.de ; Internet: www.nabuhalle.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	Zerschneidung einer der letzten großflächig ungestörten und unzerschnittenen Naturlandschaften im Ballungsraum Halle-Leipzig. Naturpark "Unteres Saaletal" verliert zwischen Halle und Wettin seinen Wert als naturnaher Erholungsraum. Auf nur 12 km Trassenlänge sind 34 Naturschutzobjekte betroffen. Geplante Trasse schädigt 3 Natura-2000-Gebiete; massive Verstöße gegen Europäisches Naturschutzrecht (FFH-Richtlinie). Kein ausreichender Bedarf für eine Autobahn: amtliche Verkehrsprognosen sind massiv überhöht, sagen massiven Verkehrszuwachs voraus (trotz realer Stagnation); realistische Prognose rechtfertigt keine Autobahn. Keine relevanten Engpässe im vorhandenen Straßennetz. Geplante Entlastung der Stadt Halle vom Durchgangsverkehr ist mit der A 143 nicht möglich. Statt dessen Verkehrszunahme durch induzierten Verkehr sowie massive Belastung der anliegenden Gemeinden (z.B. Bennstedt, Salzmünde, Friedrichsschwerz).
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	geplante Baukosten von 240 Mio € können eingespart werden [240]
Abschnitte in km	12,7 km zwischen Bennstedt (B80) und AD Halle-Nord (A 14) [13]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	<ul style="list-style-type: none"> ● 4-streifige Autobahn mit RQ 29,5 ● 3 Knoten: AS Halle-Neustadt (B 80), AS Salzmünde (L 159n), AD Halle-Nord (A 14) ● 2 Talbrücken: Talbrücke Benkendorfer Bach, 250 m lang; Saaletal-Brücke: Strombrücke über die Saale: 180 m + Vorlandbrücke 780m lang ● Abdeckung in Salzmünde auf 200 m ("Lärmschutz tunnel") ● 5 Grünbrücken; 1 x 250m breit; 3 X 50m; 1 X 20m Nutzbreite ● Teil-Ortsumgehung Salzmünde über L 159n ist Bestandteil der Planfeststellung (notwendig zur Herstellung der Anschlussstelle Salzmünde)
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	Flächenneuersiegelung: 27 ha
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Erste Planungen seit 1991, erster Planfeststellungsbeschluss 2005; nicht vollziehbar gemäß BVerwG-Urteil von 2007, neues Planfeststellungsverfahren (Planänderung/-ergänzung) seit 2009, neuer Planfeststellungsbeschluss voraussichtlich Sommer 2013.
Schon realisierte Bauwerke	Südabschnitt der A 143 von A 38 (AD Halle-Süd) bis B 80 (AS Halle-Neustadt).
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Planungsregion Halle von 1990 bis 2011: -20%. Planungsregion Halle Prognose von 2011 bis 2025: -16%. Sachsen-Anhalt Prognose bis 2050: -36%.
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	keine direkt vergleichbare parallele Trasse
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	neue Trasse, bis 2025: gesamt 43.500 bis 47.000 Kfz/24h (wochentags) davon LKW: 9.700.

<p>Kritische alternative Verkehrsprognose (Mittelwert Minimal-Maximalszenario)</p> <p>Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)</p> <p>Ökologische Risiken</p> <p>Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden</p> <p>Alternativen</p>	<p>Neue Trasse, bis 2025: zwischen 23.000 und knapp 25.000 Kfz/24h (danach fallende Tendenz).</p> <p>Zusätzliche Verkehrsbelastung durch die Trasse für anliegende Ortschaften: Bennstedt, Köllme, Zappendorf, Benkendorf, Salzmünde/Schiepzig, Brachwitz, Friedrichsschwerz, Döblitz, Gimritz Zusätzliche Verkehrsbelastung auf Zubringerstraßen z.B. in Halle-Dörlau und weiteren westlichen Stadtteilen von Halle (nicht quantifizierbar), induzierter Verkehr auf A 14 nördlich von Halle: 6.000 Kfz/24h, Zerschneidung des Naturparks "Unteres Saaletal", dazu Zitat aus UVS1: "der Gesamttraum des geplanten Naturparks „Untere Saale“ [wird] in seiner Entwicklung in Frage gestellt wird. Damit wird ein gesamtes raumordnerisches Konzept (Vorsorgegebiet Erholung) seiner Grundlagen – der landschaftlichen Unberührtheit – beraubt.“ Überbauung bedeutender archäoogischer Grabungsstätten: Salzmünder Erdwerk; Steinkistengrab bei Gimritz.</p> <p>Zerschneidung bzw. Beeinträchtigung von 3 FFH-Gebieten: „Dörlauer Heide und Lindbusch bei Halle“, „Muschelkalkhänge westlich Halle“, „Porphyrkuppenlandschaft nordwestlich Halle“. Schädigung sehr artenreicher xerothermer FFH-Lebensräume, insbesondere Trockenrasen mit sehr seltenen Orchideen darunter Verlust bzw. erhebliche Schädigung prioritärer Lebensräume, geschädigte Lebensräume sind schwer bzw. teilweise gar nicht regenerierbar, Trasse zerschneidet einen "unzerschnittenen, verkehrsarmen Raum" im Unteren Saaletal zwischen Halle und Wettin, Trasse zerschneidet Hauptachsen im Biotopverbund: Saaletal mit Porphyrlandschaft; Dörlauer Heide - Muschelkalkhänge - Salzatal.</p> <p>Planziel : Verlagerung von Fernverkehr von der östlichen Umfahrung von Halle (A 9 / A 14) auf eine westliche Umfahrung über A 38 / A 143. Kritik: Verlagerung ist nicht notwendig, auf östlicher Umfahrung kein Engpass (wurde in jüngster Zeit weitgehend 6-spurig ausgebaut)</p> <p>Planziel: Entlastung der Stadt Halle vom Durchgangsverkehr. Kritik: Entlastung nicht möglich, da Verkehr in Halle innerhalb der Stadt entsteht; dieser innerstädtische Verkehr ist nicht auf stadferne Umfahrung verlagerbar. Durchgangsverkehr ist in Halle kaum vorhanden, dies ist durch detaillierte Verkehrszählung nachgewiesen.</p> <p>Planziel: Verbindung für West-Nord-Verkehr zwischen A 38 (West) und A 14 (Richtung Magdeburg). Kritik: Verkehrsstrom ist unbedeutend, wird problemlos von vorhandenem Straßennetz bewältigt (weiträumige Umfahrung von Halle: Bundesstraßen im Raum Eisleben / Hettstedt; weitgehend ohne Ortsdurchfahrten)</p> <p>Verschiebung der Trasse nicht möglich: es gibt keine naturverträgliche Trassenführung im Landschaftsraum, siehe oben unter Kritik der Planrechtfertigung : Alternativen eigentlich nicht nötig, weil Planziele nicht erreichbar oder unbedeutend. Dennoch wurden Alternativen vorgeschlagen: getrennte Lösungen für verschiedene Planungsziele: a) zur Entlastung der Stadt Halle: nördlicher bzw. südlicher Saaleübergang im Stadtrandbereich von Halle. Kosten südlicher Saaleübergang: ca. 33 Mio € b) für Verbindung A 38 - A 14: Ergänzung der vorhandenen Bundesstraßen zwischen A 38 und A 14 im Raum Eisleben durch Querspange zwischen Mansfeld und der A14 bei Plötzkau. Kosten ca. 60 Mio €</p>
---	---

Straßenprojekt (Bundesland)	A 445 (NRW) von Werl nach Hamm
Ansprechpartner	BI StoppT A445 e. V. www.stoppt-a445.de Ludger Palz
Zusammenfassung Kritikpunkte	Das ursprüngliche Ziel, eine Ostumfahrung des Ruhrgebietes, kann nicht mehr erreicht werden, da die A46 nicht mehr durchgängig gebaut wird. Wertvollster Löss-Ackerboden der Soester Börde geht für immer verloren und viele Landwirte verlieren ihre Existenzgrundlage. Durch Lärm- und Abgasemissionen werden Anwohner beeinträchtigt und der Bau der Autobahn zerstört ein beliebtes Naherholungsgebiet. Es werden viele Rote Liste Tiere im direkten Trassenverlauf der geplanten A445 getötet und deren Lebensraum zerstört, z.B. von Wiesen-, Rohr- und Kornweihe oder auch Kammmolch und Laubfrosch
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	offizeiel Baukostenschätzung rd. 56 Mio. EURO, tatsächlich vsl. mehr als 100 Mio. EUR für 8 km Autobahn [60]
Abschnitte in km	8 km Verbindung zw. A2 und A44 [8]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	4-streifig, lange Dammlagen-Abschnitte
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	Rund 160 ha.
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Planfeststellungsverfahren im März 2011 begonnen
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	rd. 18.000 Kfz täglich auf parallel verlaufender B63
Alternativen	Wir fordern ein zeitlich beschränktes Durchfahrverbot (von 22-6 Uhr) auf der B63 für den überregionalen Lkw-Verkehr, die sofortige Einführung einer Lkw-Maut auf der B63 für den überregionalen Verkehr, mehr, verschärfte, permanente und sporadische Geschwindigkeitskontrollen im gesamten Abschnitt der B63, mehr kinder- und altengerechte Querungshilfen und Ampeln an der B63 Verbesserung des Busverkehrs zwischen Werl, Rhynern und Hamm sowie des Schienen- und Fahrradverkehrs in der Region.

Straßenprojekt (Bundesland)	A 720 (Sachsen) Abschnitt von Autobahnkreuz A 38 bis zur Anschlussstelle Leipzig-Connewitz
Ansprechpartner	Bürgerverein Pro agra-Park e. V.; Kontakt: Karsten Schütze (Vorsitzender), Tel. 0178-7594395, E-Mail: info@pro-agra-park.de, www.pro-agra-park.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	Durch die Fertigstellung der A 38 im Südraum von Leipzig hat sich der Verkehr auf der B 2/95 nicht wie prognostiziert entwickelt. Die A 38 übernimmt eine Verteilfunktion des Verkehrs in die Stadt Leipzig, so dass ein Ausbau der B 2/95 zur Autobahn A 720 überflüssig ist. Zudem gibt es in der Stadt Leipzig keine Infrastruktur zur Aufnahme eines Autobahnverkehrs. Auch müssten massive Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet "Leipziger Auwald" erfolgen. Betroffen vom Autobahnbau wäre auch ein Europäisches Vogelschutzgebiet (SPA). Im Landesentwicklungsplan des Freistaates Sachsen (Entwurf) wurde dieser Abschnitt der FFH- Kategorie I zugeordnet.
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	43,6 Mio. Euro Investitionskosten laut BVWP, Länge 7,7 km; Als Alternative ist eine Instandsetzung der Bundesstraße zu planen. Im Bereich des denkmalgeschützten agra-Parks sollte die Bundesstraße als Straße im gedeckelten Einschnitt verlaufen. Diese Variante wäre immer noch kostengünstiger als ein kompletter Autobahnausbau des Abschnittes. [43]
Abschnitte in km	7,7 km, verbindet AK Leipzig-Süd (A38) und AS Leipzig-Connewitz [8]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	4-streifig mit Standstreifen (alte Trasse: 4-streifig ohne Standstreifen)
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	Die Straße wird durchgängig um ca. 8 Meter verbreitert + Ausbau der Anschlussstellen.
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	Alttrasse ist als Bundesstraße B 2/95 gewidmet.
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Planfeststellungsverfahren für Brückenbauwerk im Bereich des agra-Parks ist in Vorbereitung. Vorplanung wurde durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr erstellt. Geplant ist ein Neubau des 380 m langen Brückenbauwerkes im Autobahnstandard, obwohl noch gar nicht feststeht, ob dieser Abschnitt wirklich zur Autobahn A 720 wird. Die vorhandene Brücke ist stark sanierungsbedürftig.
Schon realisierte Bauwerke	Zur Zeit wird die A 72 von Chemnitz nach Leipzig gebaut. Diese endet am Autobahnkreuz Leipzig-Süd.
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Tendenz leicht steigend.
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	2007: 22 % über 65 Jahre; Tendenz steigend.
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	42.000 Fahrzeuge/Tag.
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	52.500 Fahrzeuge/Tag in Prognose für 2025.
Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	Verkehr von Chemnitz nach Leipzig wird über A 38 verteilt. Eine Verkehrsführung könnte den Verkehr auf der B2/95 reduzieren. Der Bau einer Autobahn A 720 würde große Teile des Landschaftsschutzgebietes "Leipziger Auwald" zerstören. Betroffen wäre auch das Europäische Vogelschutzgebiet sowie der als Denkmal der Gartenbaukunst geschützte agra-Park.

Ökologische Risiken	FFH-Konfliktklasse I; Landschaftsschutzgebiet, Europäisches Vogelschutzgebiet wären von einem Autobahnausbau der Bundesstraße betroffen.
Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden	Der Verkehr der A 72 soll über die A 720 nach Leipzig geleitet werden. Zeitersparnis liegt bei ca. 1 Minute.
Alternativen	Alternative: Ertüchtigung der bestehenden Bundesstraße mit Tieferlegung des Abschnittes im agra-Park

Straßenprojekt (Bundesland)	B 003 (Niedersachsen) Ortsumgehung Hemmingen (Region Hannover), bestehend aus 2 Projekten: B3 OU Arnum B3 OU Westerfeld
Ansprechpartner	<ul style="list-style-type: none"> • Tom Todd (Sprecher), Tel.: 0511-416555, Email: info@stopneueb3.de; • Burkhard Lange (Sprecher), Tel.: 05101-4662, Email: heiligerb@web.de; • http://www.stopneueb3.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Dramatisch überhöhte Verkehrsprognose: Die 2002 prognostizierte Zunahme des Verkehrs tritt nicht ein: Statt des Anstiegs des Verkehrs bis 2015 an den drei Zählstellen um +9%, +18% und +13% ist der Verkehr in Wirklichkeit bis 2010 um -7%, -10% und -15% zurückgegangen. • Die Anzahl der Berufspendler nach Hannover wird auf der B3 in Hemmingen sinken: Bis 2060 nimmt die erwerbstätige Bevölkerung in Südniedersachsen um 25 bis 37% ab. • Der überdimensionierte Ausführungsstandard der B3-neu zerstört durch 400.000 m² (40 Hektar) Landverbrauch die Naherholungsfläche, für die Hemmingen bekannt ist.
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	<ul style="list-style-type: none"> • 43,2 Millionen Euro Baukosten gemäß BVWP 2003 (= 18,2 Millionen € + 25,0 Millionen €). Bei z. B. 25% Teuerung von 2003 bis Baubeginn wären das 54 Millionen Euro. • Unterhaltungslasten B 3 neu jährlich geschätzt 90 T€ (8,6 km x 10 T€ + Zuschlag wegen überproportional vieler Brücken). [43]
Abschnitte in km	<ul style="list-style-type: none"> • Insgesamt 8,6 km B3 Ortsumgehung Hemmingen (die beiden Abschnitte B3 OU Arnum mit 4,8 km und B3 OU Westerfeld mit 3,8 km sollen in einem Rutsch gebaut werden). Sie verbindet die B3 südlich Arnums mit der B3 am Stadtrand Hannovers (Landwehrkreisel). • Sie ist keine richtige Ortsumgehungsstraße, sondern verläuft zunächst direkt am Westrand des Bebauungsgebietes von Hemmingen-Arnum entlang, zerschneidet dann Hemmingen-Devese (Devese-West und Devese-Ost) und führt schließlich direkt am Westrand der vorhandenen Wohnbebauung von Hemmingen-Westerfeld (Saarstraße) und direkt am Ostrand der vorhandenen Wohnbebauung von Hannover-Wettbergen (Straße 'Auf dem Grethel') zur B3 in Hannover. [9]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	<ul style="list-style-type: none"> • Nördlich der K 221 ist ein Regelquerschnitt mit einem RQ 20 vierspurig geplant. • Südlich der K 221 ist ein Regelquerschnitt RQ 15,5 dreispurig mit der Betriebsform 2+1 vorgesehen. • Am Übergang der dreispurigen zur vierspurigen Fahrbahn ist eine Anschlussstelle zur K221 geplant, die ca. 7 m über dem Erdboden zwei Kreisel beinhaltet. • Es sind 13 Brücken (Über- und Unterführungen) vorgesehen.
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	<ul style="list-style-type: none"> • Nettozunahme Verkehrsfläche: 15 ha (= 4,8km x 15,5m plus 3,8km x 20,0m) • Flächenneuersiegelung: 13,53 ha
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	Geschätzte jährliche Unterhaltungslast 60.000 € (= ca. 6km B3 mal 10 T€).
Stand der Planung bzw. Umsetzung	08/1999: Antrag auf Planfeststellung - 09/2004: Planfeststellungsbeschluss - 06/2010: Planfeststellungsbeschluss ist rechtskräftig.

Schon realisierte Bauwerke	Noch sind keine Bauwerke realisiert. Nur die Flurbereinigung der Flächen, die für den Bau der Straße benötigt werden, soll begonnen haben.
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Von 2012 bis 2025 vermindert sich in der Region Hannover die Anzahl der 18- bis 29-Jährigen um 4,4%, die der 30- bis 44-Jährigen sogar um 6,9%. Dieser Trend wird sich fortsetzen: Von 2012 bis 2060 vermindert sich in Deutschland die Anzahl der 20- bis unter 30-Jährigen um 30% (von 10 Millionen auf 7 Millionen), die der 30- bis unter 50-Jährigen auch um 30% (von 23 Millionen auf 16 Millionen) und die der 50- bis unter 65-Jährigen um 23% (von 17 Millionen auf 13 Millionen).
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	Anteil der Personen 60 Jahre und älter an der Gesamtbevölkerung, Stadt Hemmingen (Region Hannover): 2007: 28,6%, 2010: 28,9%, 2015: 29,8%.
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	An den drei Zählstellen der B3: 1. Pkw: 25.800, Lkw: 1.290 (=5,0%) 2. Pkw: 18.400, Lkw: 1.049 (=5,7%) 3. Pkw: 10.900, Lkw: 818 (=7,5%)
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	Bis 2015: Auf Höhe der drei Zählstellen: 1. B3-neu: 27.962, B3-alt: 11.346 - 2. B3-neu: 26.508, B3-alt: 10.372 - 3. B3-neu: 14.198, B3-alt: 6.550.
Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	Künftig vom Durchgangsverkehr entlastete Bevölkerung: Kaum spürbar, denn die Lärmbelastung der vom Durchgangsverkehr in Hemmingen-Arnum und -Westerfeld betroffenen ca. 1250 Personen bleibt praktisch gleich (Änderung bei ca. 3dB(A)). Künftig vom Durchgangsverkehr neu belastete Bevölkerung: Ca. 2200 Personen in den drei Ortsteilen Hemmingen-Arnum, -Westerfeld und -Devese. Hinzu kommen noch erhöhte Durchgangsverkehre in Hemmingen-Ohlendorf und -Hiddestorf. "Nicht zu vermeiden ... ist eine relativ enge Lage zur Wohnbebauung" (Planfeststellungsbeschluss). Durch die neue Trasse induzierter Verkehr: Ja. Ortsumgehungen ziehen Verkehr an. Zitate im Planfeststellungsbeschluss: "...kann politisches Ziel sein, durch Straßenbaumaßnahmen Wirtschaftsverkehr zu initiieren...", "Dass eine Verbesserung der Straßenanbindung auch für Pendlerverkehre attraktiver sein wird, ...ist hinzunehmen".
Ökologische Risiken	"Im Einwirkungsbereich der Trasse befinden sich verschiedene geschützte Biotop- und Feuchtgrünland gem. §28a und b des NNatG". Zerschneidung Naherholungsgebiet Hemmingens, Verminderte freie Laufbahn der Tiere, Schutzgut "Mensch": Durch das Bauvorhaben ergeben sich im Einzugsbereich der Neubautrasse dauerhaft höhere Belastungen als bisher.
Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden	Die erwartete Lärmreduktion tritt nicht ein (statt 50% weniger nur -3db). Das Verkehrsaufkommen der nächsten Jahre sinkt unter das Niveau der Begründung einer Entlastungsstraße (<25000 Kfz/Tag) und 40% unter Prognose. Die Probleme mit LKWs sind anders lösbar. Das Lärmproblem ist mit Tempolimits lösbar. Siedlungsgeschichtlich hat sich die Wohnbebauung in den vergangenen 30 Jahren deutlich von der B3 weg entwickelt. Genau an den Rand dieser neuen Bebauung soll jetzt die neue Bundesstraße gebaut werden, so dass der Lärm die Wohnbebauung sozusagen einholen würde. Gleichzeitig hat in der verbliebenen Bebauung eine starke Umnutzung Richtung Gewerbe stattgefunden: Die an der alten B3 neu entstandene Bebauung betrifft praktisch ausschließlich Gewerbe.

Alternativen

Ein Bündel aufeinander abgestimmter Maßnahmen: Nachtfahrverbot für Lkw auf der B3, Einbeziehung der B3 in die Lkw-Maut, Generelle Tonnagebeschränkung auf der B3, Tempo 30 auf B3 in Hemmingen-Arnum (unterstützt durch 6 vorhandene Ampeln und die 2 vorhandene Blitzgeräte), Tempo 40 auf B3 in Hemmingen-Westerfeld, Signalgesteuerte Pendlerspuren (2 + 1) in Hemmingen-Westerfeld tageszeitabhängig, separate Busspur, Elektronisches Verkehrsmanagement zur Verstärkung des Verkehrs, eine in zentralen Punkten deutliche Qualitätsverbesserung im ÖPNV, Radwege, auf denen man gut fahren kann (eben, breit, wetterfest, beleuchtet), auch in die nur 6-10km entfernte Landeshauptstadt Hannover. Förderung von Car-Sharing-Modellen und Förderung von Fahrgemeinschaften.

Straßenprojekt (Bundesland)	B 006 n (Sachsen) OU Cossebaude
Ansprechpartner	torsten.wierschin@vcd-nordost.de, Wolfgang Schütze 180442@googlemail.com, 0351/4540616 www.dresden-west.de/bi-lebensqualitaet
Zusammenfassung Kritikpunkte	- Zusätzlich induzierter Verkehr aus Richtung Radebeul Richtung A17 - OU ist eigentlich keine OU sondern eine stadtschneidene Umverlegung der B6alt im Ortsgebiet von Cossebaude - Keine Lärmentlastung, sondern nur eine Lärmverlagerung und Verstärkung, da OU an den Elbhang gelegt wird - Lärm nimmt zu, da auch das Tempo auf der OU 100 km/h betragen soll - B 6 alt wird demnächst Tempo 30 Abschnitt haben, sonst Tempo 50 durchgängig
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	-aktuelle Kostenschätzung 78 Mio. Euro -Tendenz steigend, da bergmännische Arbeiten notwendig sind
Abschnitte in km	3km [3]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	- 4-streifig - alte Trasse 2-streifig
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	3000m x10m.
Stand der Planung bzw. Umsetzung	In Planung seit 2005
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	Cossebaude: 21,8 %.
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	20.000Kfz/Tag.
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	30.000Kfz/Tag
Kritische alternative Verkehrsprognose (Mittelwert Minimal-Maximalszenario)	25.000Kfz/Tag
Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	Schlechte Erreichbarkeit nach Zerschneidung, da nur 2 Brücken oder Unterführungen vom Bund bezahlt werden, der Rest muss von der Stadt Dresden bezahlt werden (Zufahrten), die Stadt ist dazu aus Haushaltsgründen nicht in der Lage.
Ökologische Risiken	Molcheinzugsgebiet, -Obststreuwiesen und Hanglagenbiotope.

Stichworte Kritik
Planrechtfertigung - Welches
verkehrliche Problem soll gelöst
werden

Das verkehrliche Problem wurde "geschickt" von der seit 20 Jahren in Sachsen/Dresden regierenden schwarz-gelben Regierung selbst geschaffen. Mit der Neuen Niederwarthaer Brücke (12 Mio. Euro Kosten) <http://google.com/maps/uqjck>, die Dez. 2011 freigegeben wurde und die komplett mit EFRE Mittel gefördert wurde, wurde eine Elbquerung von Radebeul nach Cossebaude (gegen den eindeutigen Willen eines Bürgerentscheids! siehe Homepage) geschaffen. Ursprünglich ~1992/1993 sollte dieses Brückenbauwerk gemeinsam mit der B6n in den BVWP aufgenommen werden, hatte aber aufgrund der Auslastung der B6n (17.000DTV in 2009) kaum Chancen auf Aufnahme, da klar erkennbar war, dass erst das Brückenbauwerk eine Überlastung der B6n erbringen würde. Schwarz-Gelb kam auf den Trick, die Planungen zu teilen - also erst Brücke, dann B6n. Es wurde also eine Brücke gebaut, die formal keine Einbindung in das übergeordnete Verkehrsnetz aufweist (als S84), jetzt aber eine Überlastung der B6n erzeugt: 21.000DTV. Damit wird nun der Bedarf m BVWP angemeldet.

Alternativen

Neue Niederwarthaer Brücke abreißen; geschätzte Kosten 5 Mio. Euro
Ein Ende mit Schrecken, als gar kein Ende der unhaltbaren Situation an der B6alt in Cossebaude. Taktfrequenzerhöhung S-Bahn: Cossebaude - Innenstadt Dresden.

Straßenprojekt (Bundesland)	B 006 n (Sachsen) zwischen Eisenbahnbrücke Niederwartha und Autobahnanschluß Dresden-Altstadt
Ansprechpartner	W.Schütze, Tel: 0351-4540616
Zusammenfassung Kritikpunkte	Keine Umgehungsstraße, da ebenso wie die vorh. B6-Trasse durch bewohntes Gebiet, insgesamt keine Entlastung, sondern nur Verlagerung des Straßenverkehrs mit Erhöhung des Verkehrsaufkommens um mind. 50 % und noch stärkere Zunahme des Lkw- Verkehrs bewirkt. Zerstörung wertvoller ortsnaher Erholungsflächen.
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	ca. 15 Mio. € [15]
Abschnitte in km	ca. 5 km [5]
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuversiegelung	ca. 10 ha.
Stand der Planung bzw. Umsetzung	In der Vorplanung
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	14-20 Tausend.
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	30 T

Straßenprojekt (Bundesland)	B 013 -09 (Bayern) Kreis Miesbach (MB) B13, OU Holzkirchen, Großhartpenning, Kurzenberg (zweispuriger Neubau)
Ansprechpartner	Bürgervereinigung gegen die geplante Umgehungsstraße von Holzkirchen e.V. Kontakt: Fred Langer (2. Vorsitzender), Tel.: 08024/5487 Email: fred.langer@gmx.de www.umgehung-holzkirchen.de/
Zusammenfassung Kritikpunkte	Landschaftsverbrauch, Kosten und Wirksamkeit der geplanten „Südumfahrung Holzkirchen“ stehen in einem äußerst schlechten Verhältnis: - Die Verkehrsentlastung in Holzkirchen und Großhartpenning ist gering und wird nicht spürbar sein. - Der Landschaftsverbrauch der über 5,5 km langen Trasse, ist groß - der Schaden für Mensch und Natur ist dementsprechend hoch. - Mögliche, landschaftsschonende Alternativen wurden nicht ernsthaft geprüft.
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	Die bisher angegebenen Baukosten liegen bei 14,7 Millionen Euro. [15]
Abschnitte in km	Es geht um eine ortsferne Verbindung zwischen der B 13 und der B 318 mit einer Länge von 5,232 Kilometern. [5]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	Neue Trasse, einbahnig 2-streifig mit 7 Brückenbauwerken
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	Die derzeit geplante Neubauvariante hat mit ihrer Länge von ca. 5,5 km einen unmittelbaren Flächenbedarf von mindestens 15 Hektar land- und forstwirtschaftlicher Nutzfläche (10,8 ha Grünland, 4,3 ha Wald). Zusätzlicher Bedarf entsteht für notwendige Folgemaßnahmen, wie den Ausbau der Ein- und Ausfahrten an der B 318, sowie durch die Anpassung und Neuordnung des vorhandenen örtlichen Straßennetzes. Der sogenannte „Ausgleichsflächenbedarf“ liegt bei 16 Hektar Grund.
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Eine Umfahrung Holzkirchen Süd ist bereits seit den 1970er Jahren Gegenstand von Verkehrsuntersuchungen, planerischen und landesplanerischen Untersuchungen. Diese Umfahrung sollte sowohl für den Ortskern Holzkirchen als auch für den Ortsteil Großhartpenning eine deutliche Verkehrsentlastung bringen. Favorisiert wurde daher eine ortsferne Straßentrasse. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat seine Zustimmung zum Beginn von Planungen im Dezember 2009 erteilt. Nach einjähriger Planungszeit wurde Vorentwurf zur haushaltsrechtlichen Genehmigung mit Datum vom 20.12.2010 der Regierung von Oberbayern vorgelegt. Inzwischen wird eine bereits vorhandene Raumempfindlichkeitsanalyse neu erstellt, da die bereits vorhandenen nicht mehr den aktuellen Standards entsprach.
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Für unseren Landkreis wird eine zunehmende Bevölkerungsentwicklung (2,5-7,5%) prognostiziert.
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	Der Anteil der über 65jährigen in unserem Landkreis lag 2008 bei 20-25%, für 2028 wird ein Anteil von 25-35% prognostiziert.
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	Die Verkehrsbelegung auf den bestehenden Ortsstraßen liegt zwischen 5.300 und 15.900 Kfz im 24-Stundenmittel. Die Zählungen gehen dabei von 65-80% igem Ziel-, Quell- und ortsinternen Verkehr aus.
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	Ohne OU wird eine Steigerung des Verkehrs auf den verschiedenen Durchgangsstraßen zwischen 900 und 6.100 Kfz prognostiziert. Mit OU würde "nur" eine Steigerung / Senkung von -2.200 bis +4.100 Kfz eintreten. Für die OU wird von einer Prognosebelastung von 7.300 Kfz/Tag ausgegangen, der LKW-Anteil beträgt 6 % (tags 6 %, nachts 5%) = PKW: 6.860; LKW: 440.

Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	<p>Großer Landschaftsverbrauch - viel Schaden für die Natur: Die Trasse der geplanten Südumfahrung verläuft auf nahezu gesamter Länge entlang der nördlichen Waldgrenze des „Thannholzes“. Dieser großflächig zusammenhängende, bislang nicht durch Straßen zerschnittene, sehr naturnahe Mischwald verfügt über einen intakten gewachsenen Waldrand, der forstwirtschaftlich, aber auch ökologisch, sehr wichtige Funktionen hat. Die Artenvielfalt ist in dieser Übergangszone von Wald und freier Flur am höchsten, denn diese Biotope sind für die Tierwelt Wohn- und/oder Nistplatz, Deckungsort, Nahrungsraum, Sitzplatz und Überwinterungsort. Lebensräume für Tiere und Pflanzen werden zerschnitten, wertvolle Biotope zerstört. Die ökologischen Auswirkungen der Maßnahmen sind aber, schon allein aufgrund der Dimension des Projekts, beträchtlich. Den erheblichen Verlust an Lebensraum können die vorgesehenen technischen Hilfsmaßnahmen oder die, fachlich zum Teil höchst fragwürdigen, „Ersatzmaßnahmen“ nicht ansatzweise ausgleichen. Nicht zuletzt bedeutet ein zerstörter Waldrand in dieser Exposition eine erhöhte Windwurfgefährdung für die hinterliegenden Wälder.</p>
Ökologische Risiken	<p>Verlust an ortsnahen Freizeit- und Erholungsräumen: Der landschaftlich reizvolle Süden Holzkirchen ist ein wertvolles Erholungsgebiet nicht nur für die Bürger des stark expandierenden Holzkirchen. Die Fluren und die Wälder rund um Thann, Sufferloh und Großhartpenning werden auf vielfältigste Weise und in ganz erheblichem Umfang zur Freizeitgestaltung genutzt. Eine Durchschneidung dieses Gebietes mit einer Bundesstraße beeinträchtigen die Lebensqualität in Holzkirchen und das weitere Entwicklungspotenzial des Gebiets enorm. Vor allem das Sportzentrum von Großhartpenning wäre von dem Straßenneubau dauerhaft und schwerwiegend betroffen. Die geplante Neubautrasse liegt in unmittelbarer Nähe des Sportplatzes. Die sehr schneesichere, weil am nördlichen Waldrand verlaufende, sportlich anspruchsvolle und überregional bekannte Loipe müsste ersatzlos aufgegeben werden. Die anerkannt gute Jugendarbeit des Vereins wäre generell in Frage gestellt. Mit dem Ruhepunkt „Frauenberg!“ (südlich Sufferloh) wäre die 15. Station des südostbayrischen Jakobswegs betroffen.</p>
Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden	<p>Das Planungsrecht wurde nur aufgrund einer Ministerentscheidung erteilt. Eigentlich ist die Trasse im "weiteren Bedarf" des Bundesverkehrswegeplans eingestuft.</p>
Alternativen	<p>Bahnstrecke von Bad Tölz nach Holzkirchen / München: Erhöhung der Taktfrequenz von 1stündig auf halbstündig, Erweiterung des MVV-Tarif-Einzugsbereich nach Süden. Ertüchtigung der bereits bestehenden B472 (die dafür notwendige OU ist ebenfalls auf der Wunschliste und nach unserer Kenntnis bei der Bevölkerung unumstritten). Von Bad Tölz bis zur AB-Auffahrt Holzkirchen Süd sind es über diese Trasse 25,9 km. (Von Bad Tölz durch Holzkirchen sind es bis dort 22,5 km). Reduzierung des "hausgemachten" Kfz-Verkehrs durch Förderung des Rad- und Fußverkehrs.</p>

Straßenprojekt (Bundesland)	B 015 n (Bayern) zwischen Ergoldsbach und Rosenheim
	Titel gemäß BVWP2015 für die 3 Neubau Abschnitte: B 15n, A 93 (Regensburg) - A 92 (Landshut), B015-01 B 15n, A 92 (Landshut) - A 94 (Schwindegg), B015-02 B 15n, A 94 (Schwindegg) - A 8 (Rosenheim), B015-03
Ansprechpartner	w.messing(at)online.de, http://www.gegner-b15neu.de , 83043 Ellmosen 44
Zusammenfassung Kritikpunkte	<p>Ich halte es für notwendig, die B 15-Neu (B015-01 - B015-03) ab der neuen Periode 2015 aus dem Bundesverkehrswegeplan zu streichen! Es fehlt der Bedarf, und zudem sind die ungünstigen Nebenwirkungen deutlich größer als der Nutzen.</p> <p>Begründung:</p> <p>1) Entgegen vielerlei Gerüchten oder Annahmen steigt der Strassenverkehr schon seit geraumer Zeit lange nicht in dem Maße wie gemeinhin behauptet wird. Insbesondere nicht auf Bundesfernstrassen. a) Quelle: „Verkehr in Zahlen“ vom Bundesverkehrsministerium und dem DIW (Dt.Institut f Wirtschaftsforschung“), 2012 b) Im Bundesdurchschnitt stieg der Verkehr (gefahrere LKW- und PKW-km) in den letzten 10 Jahren um 3% in Summe; nicht um x% pro Jahr, wie oft behauptet. Auch Minister Ramsauer spricht immer noch von 80% Wachstum bis 2025; aber die Daten der Gutachten widersprechen dem! c) Prof. Kurzak schreibt neuerdings in seinen Gutachten: „Seit 2001 ist im Prinzip eine Stagnation der Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik zu verzeichnen, mit Zuwächsen bzw Abnahmen um 0-2% pro Jahr“. d) Für die Zukunft prognostiziert Kurzak: „eine Verkehrszunahme bis zum Jahr 2020 um rund 8%, für den Zeitraum danach ist aufgrund der demografischen Entwicklung kein Zuwachs mehr zu erwarten“. e) Die Autobahndirektion Südbayern registriert Nullwachstum (nachzulesen in deren Statistiken): e1) im Jahr 2000: ca 46.300 KFZ/24h im jährlichen Durchschnitt auf den Autobahnen e2) im Jahr 2010: ca 46.100 KFZ/24h</p> <p>2) Die B15-"alt" wurde inzwischen (seit den anfänglichen Planungen zur B15-Neu) in vielen Abschnitten ausgebaut, was den Bau einer komplett neuen parallelen Trasse komplett unsinnig macht. Es wäre Verschwendung von Steuergeldern. Deswegen: Streichung aus dem BVWP. 3) Sollte es noch Ortschaften geben, die Überlastung durch Durchgangsverkehr zu beklagen haben, so sollten dort lokale Entlastungsmassnahmen gesucht werden: etwaige Ortschaften an der heutigen B15-Trasse, die Verlagerung von Verkehr für notwendig halten, hätten dann auch lokal den schmerzhaften Prozess einer Suche nach einer alternativen Trasse auszuhalten. 4) Generell sollte die Regel gelten: sparsamer Ausbau existierender Trassen anstatt der Suche nach neuen Trassen mit ihrem enormen und gegenüber der Nachwelt nicht zu vertretenden Flächenfraß durch die heute noch in vielen bereichen intakte Landschaft. Dieses gilt ganz besonders für die B15-alt. Daher: Streichen der B15-Neu aus dem Bundesverkehrswegeplan. 5) Diese jetzt schon über 29 Jahre alte Planung ist ökologisch nicht zu verantworten, und verkehrlich und wirtschaftlich unsinnig. 6) Die für die B15-neu angedachten Investitionsmittel sind sinnvoller für die Elektrifizierung der Bahnstrecke München - Mühldorf eingesetzt.</p> <p>Ich gehe davon aus, dass diese Argumente in der anstehenden Planung gewürdigt werden, und das uralte Vorhaben nicht in die Zukunft fortgeschrieben wird..</p>
Abschnitte in km	ca 80 km [80]
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Erste Planungen dieser komplett neuen Autobahn zwischen Regensburg und Rosenheim entstammen den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts.

Schon realisierte Bauwerke	Die nördlichen Abschnitte ab Regensburg sind bereits gebaut. Weitere Abschnitte in der Planung.
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	Auf der B15 (alt) verkehren je nach Abschnitt ca 2.000-10.000 Fahrzeuge pro Tag. Spitzen gibt es in der Nähe von Landshut und Rosenheim, die aber als Quell- und Zielverkehr dort, und nicht als Fernverkehr einzustufen sind.
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	Die B15neu wurde mit einem vermuteten zukünftigen Verkehrsaufkommen von 35.000 Fahrzeugen pro Tag gerechnet. Nur mit diesem (unrealistischen) Ansatz ergibt sich ein Nutzwert, der überhaupt formell den Vorschlag zulässig macht.
Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	Der Flächenbedarf für diese komplett neue 4-spürige Autobahn auf einer Trasse von vielen -zig Kilometern ist enorm, und ginge überwiegend zulasten von landwirtschaftlich/forstwirtschaftlichen Flächen.
Ökologische Risiken	Insbesondere im südlichen Teil der geplanten neuen Autobahn werden erhebliche Schäden und Zerschneidungen von heute noch intakter Kulturlandschaft, wie auch ökologisch wertvoller Flächen (u.a. Moore) erfolgen.
Alternativen	Ausbau der alten B15 dort, wo tatsächlich Verkehrsprobleme existieren. Gegebenenfalls lokale Umgehungen, damit vor Ort der Streit zwischen entlasteten Bürgern und solchen, die gegebenenfalls neue Lasten tragen müssen, ausgefochten wird.

Straßenprojekt (Bundesland)	<p>B 016 Donauwörth – A 9 (AS Manching) B016-05 bzw. B016-05A ND/PAF Die geplanten Maßnahmen stellen eine deutliche Kapazitätssteigerung der B 16 dar und sind aus diesem Grund im Hinblick auf die enorme Verkehrsverlagerung auf das nachfolgende Straßennetz abzulehnen. Die OU Neuburg-Süd – Oberhausen (Sehensand) ist zur Lärmentlastung der Anwohner gedacht. Durch eine 2-spurige Umgehung ergibt sich ohnehin eine Verbesserung der Gesamtattraktivität und des Verkehrsflusses. Der 3-spurige!! Ausbau ist unverhältnismäßig und dadurch zu teuer! Die Argumentation des Freistaats zur Begründung der Sperrungsablehnung ist nicht nachvollziehbar, insofern als ein Sperrungsantrag der B 25 mit Nachteilen für den Wirtschaftsraum Neuburg begründet wird. Im Widerspruch dazu hegt der Freistaat massive Ausbaupläne der B 16 in dieser Region. Ein derart schwerwiegender Ausbau bewirkt eine weitere Attraktivitätssteigerung der B 16/B 2/B 25/B 466/B 29 und somit eine unzumutbare Verkehrsverlagerung von der Autobahn auf diese Bundesstraßen.</p> <p>B 16 , A 8 (Günzburg) – Donauwörth B016-04 DLG/DON bzw. B016-04A DLG/DON Die angedachten Umgehungen sind zur Lärmentlastung der Anwohner geplant. Durch eine 2-spurige Umgehung ergibt sich ohnehin eine Verbesserung des Verkehrsflusses (Wegfall von Ampeln, höhere zulässige Geschwindigkeiten und Überholmöglichkeiten). Weiterhin weist die B16 in diesem Abschnitt ohnehin nur einen 2-spurigen Ausbau auf. Durch den Ausbau der restlichen B 16 ist diese ohnehin für den Mautausweicherkehr überdurchschnittlich attraktiv. Hier ergeben sich weitere Nachteile für die Anwohner an B 25, B 29, B 466 und B 2 Richtung Nürnberg. Die 3-spurigkeit des geplanten Ausbaus ist damit kategorisch abzulehnen!</p>
Ansprechpartner	<p>Starkes Dreieck Jürgen Melber Mörikestr. 12 86655 Harburg Tel. 09080/922552</p>
Zusammenfassung Kritikpunkte	<p>Zusätzlich induzierter Mautausweichverkehr (= Verlagerung des Lkw-Verkehrs von der Autobahn auf das untergeordnete Straßennetz: Dies steht im Gegensatz zu unserer Forderung, den Mautausweichverkehr wieder zurück auf die Autobahn zu leiten.</p> <ul style="list-style-type: none"> -Die Auswirkungen der oft diskutierten PKW-Maut ist in den Prognosen überhaupt nicht enthalten. - Ausbau der Romantischen Straße/B 25 wird dem seit 60 Jahren bestehenden Status nicht mehr gerecht (->Ableitung von Verkehr auf ein untergeordnetes Straßennetz/Nebenstraßen. - Unfallschwerpunkte durch mehrere Kreuzungen und Einmündungen, z.B. bei Ebermergen, Harburg, Hoppingen, Marktoffingen etc. - Durch den massiven Ausbau der Mautausweichstrecken (B 25/B 29/B 2/B 466 sind und werden Doppelkapazitäten zur A 8 geschaffen. Damit entstehen immense Unterhaltungsfolgekosten und Rechtsansprüche bezüglich Lärmvorsorge. Folgekosten (Unterhaltungskosten) sind in den Gesamtkostenberechnungen nicht enthalten! <p>Da die erwogenen Ortsumfahrungen teilweise deutlich überdimensioniert sind, besteht die Gefahr, dass durch die Begrenztheit der Finanzmittel vor allem kleinere Ortschaften aus dem Verkehrswegeplan „herausfallen“. Weiterhin sind die Ortschaften, für die keine Ortsumfahrungen geplant sind, durch die Attraktivitätssteigerung und damit einhergehender Verkehrszunahme unverhältnismäßig benachteiligt.</p>

Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	Durch die Reduzierung der Fahrspuren sind die einzelnen Maßnahmen kostengünstiger. Es besteht die Aussicht mehr Projekte umzusetzen und damit können mehr Anwohner vom schädlichen Verkehrslärm entlastet werden. Zudem wird auch weniger Landschaft versiegelt.
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Der Ausbau steht im Widerspruch zur demographischen Entwicklung: bis 2031 in den betroffenen Landkreisen Rückgang bis zu 5,3%
Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	Durch das erwartete erhöhte Verkehrsaufkommen durch den weit übertriebenen Ausbau ergibt sich eine steigende gesundheitsgefährdende Lärmbelastung für (vor allem kleinere) Ortschaften im nachfolgenden Straßennetz, die durch die vernachlässigte Gesamtbetrachtung entsteht. Zunahme des Schwerlastverkehrs zu erwarten wegen Mautausweichverkehr

Straßenprojekt (Bundesland)	B 019 (Thüringen) Ortsumgehung Meiningen, 2.Bauabschnitt, 2. Teilabschnitt (letzter Bauabschnitt des Autobahnzubringers zur A 71; gleichzeitig Beginn der B 87 neu)
Ansprechpartner	BUND-Kreisverband Thomas Wey Wintergasse 8 98617 Meiningen Tel. 03693/ 42012 email: bund.meiningen@bund.net
Zusammenfassung Kritikpunkte	- Hohe ökologische Risiken für Fledermäuse (u.a. bedeutende Wochenstube des Großen Mausohrs in der Nähe), Uhu- und Wildkatze-Habitat. Klufthöhle (prioritärer Lebensraum FFH) soll weg - Gigantische Landschaftszerstörung (u.a. 45 Meter tiefer Canyon) - Beginn der sogen. "Rhöntrasse" B 87 neu, quer durch das Biosphärenreservat Rhön.
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	Prognose aus 2011: 33,7 Millionen Euro [34]
Abschnitte in km	ca. 4 km Verbindung zwischen B 19 und A 71 [4]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	3-streifig 2 Brücken, 1 Unterführung, 2 tiefe Einschnitte
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	5 km Rückstufung von Bundestrasse zu Kommunalstrasse.
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für 2013 angekündigt
Ökologische Risiken	Jahrelange Auseinandersetzungen haben dazu geführt, dass die Wohnungsbaugesellschaft beim Abriss eines Plattenbaus wegen einer bedeutenden Wochenstube des Großen Mausohrs unter dem Dach einen Aufgang stehen lassen mußte - heute der sogen. Fledermausturm. Nachts im Sommer mehrere tausend Überflüge über die künftige Trasse zu den Jagdgebieten. Wir fordern Tunnel statt Canyon oder wenigstens Grünbrücken darüber, damit die Fledermäuse die gewohnten Routen gefahrlos nehmen können.
Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden	Straßenbauamt erklärt, ihr gesetzlicher Planungsauftrag sei eine Ortsumgehung für Meiningen. Eine kleine Ortsumgehung für den Ortsteil Helba (deren Notwendigkeit von uns anerkannt wird) würde dem nicht gerecht, weil der Verkehr wieder in Meiningen landen würde. - Das funktioniert allerdings zur Zeit sehr gut, außer Freitagnachmittag keine Staus (dann auch max. 15 min Verzögerung).
Alternativen	Ortsumgehung für Ortsteil Helba, ggf. mit Ausbau der Toom-Kreuzung in Meiningen. Variante wurde a priori nicht geprüft, weil sie dem gestzlichen Planungsauftrag nicht gerecht würde. Wir wollen evtl. ein Konzept für die Alternative in Auftrag geben.

Straßenprojekt (Bundesland)	B 019 n (Thüringen) zwischen Etterwinden und Wutha-Farnroda, einschließlich B88 Ortsumgehung Wutha-Farnroda.
Ansprechpartner	Bürgerverein Mosbach e.V., Kontakt: Vorsitzender Enrico Gruhl, Tel.: 01606828469; info@buergerverein-mosbach.de; www.buergerverein-mosbach.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	<p>Geringes Verkehrsaufkommen (seit 2000 Rückgang des Verkehrs um 12 %) /veraltete und völlig unrealistische Verkehrsprognosen (prognostizierte Steigerung des Verkehrsaufkommen bis 2020 um 130%!) Hohe Kosten (Baukosten 134 Mio. € und Unterhaltung 700.000 €/Jahr) Kein nachgewiesener Bedarf. Fehlende Anbindung an die BAB 4 seit Verlegung dieser in nördlicher Richtung (Fertigstellung 2008); Kein leistungsfähiger Anschluss an BAB 4: Betrifft insbesondere den Verkehr, welcher in Richtung Erfurt (östliche Richtung) weiter fahren will. Gefahr von Mautausweichverkehr Es besteht bereits eine Alternativstrecke für den überregionalen Verkehr, welcher in westliche Richtung fahren will (B 62); Zudem nutzt der Fernverkehr Richtung Osten die BAB A71 Versiegelung von Flächen (je nach Variante bis zu 57 ha davon bis zu 27 ha Wald) Verlust an forst- und landwirtschaftlichen Nutzflächen Durch den geplanten Rückbau der B 19 „alt“ gibt es eine Beeinträchtigung des Weltkulturerbe Wartburg, der Schlossanlage Wilhelmsthal und der Hohen Sonne als touristischen Anziehungspunkt. Verlärmung von Wald (u.a. FFH-Gebiet) und Siedlungsgebieten Neubelastung durch Schadstoffimmissionen von siedlungsnahen Flächen Beeinträchtigung geschützter Tier- und Pflanzenarten (u.a. Fledermäuse, Wildkatzen, Uhu, Schwarzstorch, ca. 27 ha Wald werden zerstört) Biotopverlust durch Versiegelung 14, 5 ha Neubelastung an Biotopen (Schadstoffeinträge) 14, 8 ha. Zerschneidungswirkungen und Habitatverluste auf einer Länge von 12.205 m Zerschneidung bedeutender Naherholungsgebiete: Schloss Wilhelmsthal mit seinem durch Pückler mit gestalteten Außenpark; diverse Aussichtspunkte im Einzugsbereich des Weltkulturerbes Wartburg (beliebte 1/2-Tages-Rundwanderung (z.B. Wartburg-Drachenschlucht-Hirschstein-Drachenstein) Zerschneidung bisher unzerschnittener, verkehrsarmer Räume Tunnelbau (geplanter 3,3 km langer Tunnel) Geologische Untersuchungen unzureichend insbesondere fehlende hydrogeologische Untersuchungen Tunnelausgänge am angrenzenden FFH – Gebiet Lüftungsschächte im FFH-Gebiet (Schadstoffausstoß) Verbringung Erdaushub aus Tunnelbau völlig ungeklärt Tunnelfeuerwehr nötig (hohe fortlaufende Kosten, Versorgungstrakt direkt am FFH-Gebiet)</p>
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	<p>Aufgrund des bisherigen Planungsstandes (Ergänzung ROV Variante VK 4m) belaufen sich die derzeitigen Baukosten für die Vorzugsvariante auf geschätzte 134 Mio. €. Zudem müssten für die Unterhaltung des geplanten 3,3 km langen Tunnels rund 500.000 € jährlich veranschlagt werden (pro km Tunnel ca. 150.000 €). Weitere Kosten fallen für die Straßenunterhaltung an (Richtwert: 10.000 €/km/Jahr). Zu den rund 600.000 € Unterhaltskosten kämen weiterhin jährliche Kosten in Millionenhöhe für Tunnelfeuerwehr, kalkulatorische Zinsen und Abschreibungen hinzu. An dieser Stelle sei der Verweis auf die bereits jetzt bestehenden Probleme in der Straßenunterhaltung des Bundes, der Länder und Kommunen gestattet.[134]</p>
Abschnitte in km	<p>Trassenmerkmale:</p> <p>Trassenlänge (m): 17.625 (davon 2.100 m Ausbau B 19) Länge der Anbindung B 19 bei Wilhelmsthal: 332 m Oberirdische Baulänge: 14.305m Tunnellänge: 3.320 m Brücken (Anzahl / ca. m) 2 / 487 m [17]</p>

Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	Je nach Variante mind. 57 ha Flächenverbrauch.
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Derzeitiger Planungsstand ist das Raumordnungsverfahren (Eröffnung im Januar 2011). Die im Raumordnungsverfahren erhobenen Einwände und Hinweise wurden geprüft und als Reaktion darauf wurde ein neuer Lösungsansatz erarbeitet. Im Raumordnungsverfahren wurde die Vorzugsvariante 4 modifiziert (VK 4m). Eine erneute Beteiligung der TÖB/Verbände steht noch aus, ist aber zugesichert worden.
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung 2009 bis 2025 in der Planungsregion (Wartburgkreis) 2009: 131.820 E. 2015: 123.219 E. 2025: 108.185 E. Entwicklung in %: - 17,93 % Quelle: 1. Entwurf des Landesentwicklungsplanes Thüringen 2025 Aktueller Stand:31.12.2011 :129 484 (Quelle: Thür. Landesamt Statistik).
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	Zurzeit ist jeder 5. in Thüringen über 60. 2025 wird es jeder 3. sein.
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	Pkw: 5800 Lkw: 300, Quelle: Internetportal der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	Die uns bisher bekannten Planungen basieren auf nicht nachvollziehbaren und veralteten Verkehrsprognosen 2020 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Neuere Prognosen des Ministeriums wie - die Verkehrsprognose 2025 bzw. 2030 werden ignoriert, obwohl diese von einer weit aus geringeres Verkehrsaufkommen für den Bereich ausgehen. In der veralteten Verkehrsprognose 2020 wird z. B. von einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von 13.300 Kfz/24h auf der Strecke von Wilhelmsthal nach Eisenach ausgegangen. Eine Dauerzählstelle auf der „Hohen Sonne“ (zwischen Wilhelmsthal und Eisenach) belegt, dass tatsächlich z. Z. rund 6100 Fz/24h diese Strecke nutzen. Diese Zahlen sind im Internetportal der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) für jedermann nachlesbar. Insgesamt ist das Verkehrsaufkommen seit 2000 sogar um 12 % gesunken! In den Unterlagen des ROV gehen die Planer von einer Steigerung des Verkehrs von 130 % aus und das ist völlig unrealistisch! Es kommt noch hinzu, dass von diesen 6100 Kfz/Tag mind. 60% Ziel- und Quellverkehr von/nach Eisenach sind und somit gar nicht die neue Trasse der B 19n nutzen würden. In der Konsequenz bedeutet das auf der neuen B 19-Strecke lediglich 2500 Kfz/24h fahren würden. Ein Bedarfsnachweis ist somit nicht erbracht.

Ökologische Risiken

Wird als "Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag" geführt: ja, mit Ökosternchen.

Betroffenheit von Natura-2000-Gebieten: ja, GGB NW Thüringer Wald (DE 5027-302) und ggf. GGB Hörselberge (DE 5028-301).

Biotopverbundsysteme beeinträchtigt: ja, aquatisch-terrestrische Übergangszonen in Wilhelmsthal, Übergänge zu landwirtschaftlicher Nutzung auf der nördlichen und südlichen Seite des Thüringer Waldkammes (fein gegliederte Feld-Wald-Wiese Biotopübergänge), Wander- und Rastgebiete von *cervus elaphus* und *felis silvestris* ggf. wesentlich beeinträchtigt. Rast- und Rückzugsgebiete mehrerer prioritärer Arten beeinträchtigt (*ciconia nigra*, Chiroptera spec., diverse Amphibia und Reptilia, insbesondere z.B. *Triturus cristatus*).

Betroffenheit geschützter Biotope/§30-BNatSchG: ja, natürliche oder naturnahe Bereiche fließender und stehender Binnengewässer einschließlich ihrer Ufer und der dazugehörigen uferbegleitenden natürlichen oder naturnahen Vegetation sowie ihrer natürlichen oder naturnahen Verlandungsbereiche und regelmäßig überschwemmten Bereiche, sowie Quellbereiche, offene natürliche Block-, Schutt- und Geröllhalden, offene Felsbildungen.

Zerschneidung bedeutender Naherholungsgebiete: ja, Schloss Wilhelmsthal mit seinem durch Pückler mit gestalteten Außenpark; diverse Aussichtspunkte im Einzugsbereich des Weltkulturerbes Wartburg (beliebte 1/2-Tages-Rundwanderung (z.B. Wartburg-Drachenschlucht-Hirschstein-Drachenstein).

Zerschneidung bisher "unzerschnittener, verkehrsarmer Räume": ja, ggf. in Abhängigkeit von der Ausgestaltung im ROV

Zerschneidung von Wasserschutz- und Überschwemmungsgebieten und Auenbereichen: ja Wasserschutzgebiete der Zone 2 und 3 sowie ggf. im Bereich der Hörsel Überschwemmungsgebiete. Biotopverlust durch Versiegelung 14,5 ha, Neubelastung an Biotopen (Schadstoffeinträge), 14,8 ha. Zerschneidungswirkungen und Habitatverluste auf einer Länge von 12.205 m.

Stichworte Kritik
Planrechtfertigung - Welches
verkehrliche Problem soll gelöst
werden

Das Ziel des Raumordnungsverfahrens zur Umverlegung der B 19 soll u. a. eine verbesserte Anbindung insbesondere für den Schwerlastverkehr des südlichen Wartburgkreises an die Bundesautobahn BAB 4 bei Eisenach sein.

Dieses Ziel wird mit den vorgelegten Planungen nicht erreicht!
Alle geprüften Varianten im Raumordnungsverfahren enden seit der nördlichen Verlegung der Autobahn 4 im Jahr 2008 weit abseits der Autobahn - an einem Kreisverkehr nahe der Ortslage Wutha-Farnroda. Eine direkte Anbindung an die BAB A 4 - insbesondere in östlicher Richtung - ist nicht vorhanden. So muss der Schwerlastverkehr, welcher in Richtung Erfurt fahren will, einen ca. 9,7 km langen Umweg in Kauf nehmen, um die neue Autobahn A 4 zu erreichen. Dies hat zur Folge, dass es zu keiner Fahrzeitverkürzung kommt, wie es in den Unterlagen des Raumordnungsverfahrens (ROV) beschrieben ist, und der Kreisverkehr in Hötzelroda zeitweise vollkommen überlastet sein wird. Wird hingegen die Parallel zur Autobahn verlaufende B 88 bis zur Anschlussstelle Sättelstedt benutzt, so führt dies nicht nur zu einer Belastung der Ortsdurchfahrten Wutha-Farnroda, Kälberfeld, Schönau und Sättelstedt, sondern es handelt sich dabei auch um Mautausweichverkehr! Diese Tendenz zeichnet sich bereit jetzt ab.

Hinsichtlich einer westlichen Anbindung sei darauf verwiesen, dass für die B 62, welche von Bad Salzungen direkt zur BAB 4 - Anschlussstelle Friedewald verläuft, bereits ein weiterer Planfeststellungsbeschluss (der sog. 4. BA der Ortsumgehung Bad Salzungen/hier: für Leimbach und Kaiseroda bis zum „Hämbacher Kreuz“) vorliegt.

Aufgrund dieses fortschreitenden Ausbaus der B 62 ist somit mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass der Verkehr, welcher in westliche Richtung fahren will, die B 62 von Barchfeld/Bad Salzungen zur A 4 – Anschlussstelle Friedewald nutzen wird. Dies ist im Übrigen auch eine Entwicklung, die sich bereits jetzt sehr deutlich abzeichnet.

Als Fazit steht somit:

1. Eine Anbindung der B 19n an die BAB 4 bei Eisenach ist ab dem Kreisverkehr Wutha-Farnroda in östlicher Richtung nicht realisiert.
2. Mit dem fortschreitenden Ausbau der B 62 Barchfeld/Bad Salzungen zur A 4 – Anschlussstelle Friedewald wird der Verkehr, welcher in westliche Richtung fahren will, diese benutzen. Somit besteht diesbezüglich kein Bedarf mehr auf der B 19 n.

Alternativen

Aufgrund des geringen Anteils am überregionalen Verkehr sind Alternativen grundsätzlich bei anderen Verkehrsträgern zu finden:
Bahnstrecke von Bad Salzungen nach Eisenach, Erhöhung der Taktfrequenz.
Verbesserung des ÖPNV.

Aufgrund dieses fortschreitenden Ausbaus der B 62 ist somit mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass der überregionale Verkehr, welcher in westliche Richtung fahren will, die B 62 von Barchfeld/Bad Salzungen zur A 4 – Anschlussstelle Friedewald nutzen wird. Dies ist im Übrigen auch eine Entwicklung, die sich bereits jetzt sehr deutlich abzeichnet.

Ein weiterer Ansatzpunkt ist die Verkehrsvermeidung. Hier kommt eine Sperrung der B 19 für den Schwerlastverkehr (über 12 to) in Frage. Somit wird der Schwerlastverkehr über die gut ausgebaute B 62 auf die BAB 4 geleitet und die Strecke der B 19 entlastet.

Alternativen wurden bisher von Planungsträgern nicht belastbar geprüft!
Aktuelle, belastbare und neutral erstellte Verkehrsgutachten und Prognosen gibt es nicht!

Straßenprojekt (Bundesland)	B 025 (Bayern) im Bereich Dinkelsbühl geplante Ortsumfahrung
Ansprechpartner	BI B25 Dinkelsbühl, Mitglied der BI "Starkes Dreieck"(BI-Verbund von Feuchtwangen bis Donauwörth), Kontakt: Dr. Dagmar Gerke(Sprecherin), Tel.09851/582658, Email: dr.gerke@gmx.de; Sprecherin des BNVS
Zusammenfassung Kritikpunkte	<ul style="list-style-type: none"> - Dramatisch erhöhte Verkehrsprognose durch verstärkte Verlagerung des Schwerlastverkehrs von BAB auf B25 (Mautflucht) - Fraglicher Bedarfsnachweis, da tatsächlicher Bedarfsrückgang durch Rückgang der Bevölkerung - Zusätzlich induzierter Schwerlastverkehr - mehr ausgebaute Straßen bringen mehr Verkehr - Behinderung des Individualverkehrs und verstärkte Abnutzung der für diese Belastungen nicht ausgelegten Straßen - Verlust des Status "Romantische Straße", dadurch Rückgang des Tourismus mit Auswirkungen bei Hotellerie und Gastronomie - Starker Eingriff in die Topographie eines Naherholungsgebietes mit mit Dämmen und Einschnitten - Durch Schalltrichter droht die Schließung eines 4-Sterne Campingplatzes - Wenig bis gar keine Lärmschutzmaßnahmen geplant - Durch die Höhenlage der Straße würde sich der Lärm über das komplette Stadtgebiet ausbreiten - Planung nahe an Wohngebieten(ca. 60-80 m) - Gefährdung vo geschützter Flora und Fauna - Planung entlang und teilweise innerhalb eines Wasserschutzgebietes - Massive Lärm- und Umweltbelastung von in unmittelbarer Nähe befindlichen 3 Sportstätten(Fußball, Bogenschießanlage, Reitverein - Schaffung von zusätzlichen Unfallschwerpunkten durch mehrere Einmündungen mit äußerst kurzen Beschleunigungsstreifen - Der Stadtrat hatte sich stets zum Flächennutzungsplan bekannt, der ein Freihalten des betroffenen Gebiets von jeglicher Bebauung vorschreibt - Flächeninanspruchnahme von mind. 7,9 ha, davon Neuversiegelung 2,6 ha, Straßennebenflächen 5,3 ha, zusätzlicher Belastungsraum 180 ha
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	<ul style="list-style-type: none"> - derzeit kalkulierte Kosten ca. 12 Mio. ohne Berücksichtigung der seither deutlich gestiegenen Baukosten - zusätzliche Unterhaltungskosten für ca. 3 km Neubaustrecke ca. 50.000 € [12]
Abschnitte in km	<ul style="list-style-type: none"> - Kernabschnitt Ortsumfahrung der Stadt Dinkelsbühl mit ca. 4 km - weitere geplante Ortsumfahrungen auf der B 25 zwischen Feuchtwangen und Harburg auf einer Strecke von ca. 60 km [64]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	<p>Ortsumfahrung Dinkelsbühl:</p> <ul style="list-style-type: none"> - laut Planungen des Staatl. Bauamtes ist eine Trasse aus Neubau und Ausbau mit 3,5 km, davon Neubau 2,9 km netto - weiterhin geplant sind der Neubau von 6 komplexen Bauwerken sowie der Ausbau einer Überführung - zusätzlicher Bau von 4 Regenrückhaltebecken
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuversiegelung	Flächenneuversiegelung ca. 3 ha + Zu- und Abfahrten + Teilausbaufläche, keine Entsiegelung geplant.
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	Ortsumfahrung Dinkelsbühl: -Übertragung von ca. 2,6 km auf städtische Trägerschaft, - jährliche Unterhaltslast ca. 30.000 €.
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Ortsumfahrung Dinkelsbühl: im Stadium der Vorentwurfsplanung, derzeit Prüfung durch den Bundesrechnungshof, kein Sichtvermerk des Bundesverkehrsministeriums erteilt.

Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Vorlage Bayerisches Landesamt für Statistik (A182A2 Nov. 2011) 2030 zu 2010: - unter 18 J. - minus 22,5 %, - 18 J. bis unter 40 J. - minus 17,8 %, - 40 J. bis 65 J. - minus 14,2 %, - über 65 J. - plus 40 %. Dies bedeutet einen deutlichen Rückgang des Individualverkehrs aufgrund der zu erwartenden Überalterung. Bei strikter Überprüfung der Mautflucht durch den Schwerlastverkehr und entsprechender Sanktionen wäre die derzeitige Verkehrssituation langfristig akzeptabel.
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	Nach obiger Statistik steigt der Anteil der über 60jährigen weit über 40 %
Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	-Eine Zunahme des Schwerlastverkehrs ist zu erwarten(Mautflucht). Nach Ausbau verstärkte Lärm und Emissionsbelastung. Kein Vorteil für örtliche Industrie, Behinderung des Individualverkehrs, Entwertung aliegender Wohngebiete/Grundstücke, - Verlust der stadtnahen Erholungsgebiete (Mutschachwald, Campingplatz) mit Aralweiher, Versiegelung landwirtschaftlicher Flächen und landwirtschaftliche Wege werden durchschnitten.
Ökologische Risiken	Mmassive Flächenversiegelung; Reduzierung bzw. Degradierung der Naherholungsgebiete durch im Endeffekt höhere Verkehrsbelastung vermehrte Schadstoffbelastung.
Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden	Ziel: Entlastung der B 25 sowie bei Ortsumfahrungen des innerstädtischen Verkehrs. Objektiv: Ohne Wirkung, da durch weiteren Ausbau der Mautausweichstrecke sowie Aufhebung einer aktuell bestehenden Sperre für den Schwerlastverkehr eine Zunahme des Verkehrs zu erwarten ist und der innerstädtische Verkehr nicht verringert wird.
Alternativen	Autobahngebot für den Schwerlastverkehr (kürzester Weg für Ziel und Quellverkehr zur Autobahn) Schienenreaktivierung für den Individualverkehr und Belieferung ortsansässiger Firmen. Erhalt der vorhandenen Straßen und Schienenwege(Reaktivierung) vor Neubau. Bisheriger B25 Verlauf kann in Dinkelsbühl bleiben, wenn der Verkehr mit Autobahngebot vernünftig auf die vorhandenen Autobahnen (A 6 u. A 7) geleitet wird - somit keine Kosten für Ortsumfahrung nötig. Wir empfehlen eine Ortsumfahrung für Greiselbach, die eher betroffen sind.

Straßenprojekt (Bundesland)	B 025 (Bayern) Ostumfahrung Dinkelsbühl
Ansprechpartner	Förderverein Naherholungsgebiet Mutschach Dinkelsbühl e.V. Vorsitzender: Hans Beuthner Segringer Straße 28 91550 Dinkelsbühl www.rettetdiemutschach.de E-Mail: info@rettet-die-mutschach.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	<ul style="list-style-type: none"> - Bedarfsnachweis fraglich, dramatisch überhöhte Verkehrsprognose - Tatsächlicher Bedarfsrückgang aufgrund des Rückgangs der Bevölkerung im Einzugsgebiet sowie überproportionaler Rückgang der Erwerbsfähigen bzw. Anstieg der über 60-jährigen - Stadtrat stand stets zum Flächennutzungsplan, der ein Freihalten des betroffenen Gebietes von jeglicher Bebauung vorschreibt - Starker Eingriff in die Topographie eines Naherholungsgebietes mit Dämmen und Einschnitten - durch Schalltrichter droht die Schließung eines 4-Sterne Campingplatzes - Wenig bis gar keine Lärmschutzmaßnahmen geplant - Durch die Höhenlage würde sich der Lärm über das komplette Stadtgebiet ausbreiten - Planung nahe an Wohngebieten (ca. 60-80 m) - Zusätzlich induzierter Verkehr – mehr Straßen bringen mehr Verkehr - Verstärkte Verlagerung des Schwerlastverkehrs von BAB auf Bundesstraße wäre zu erwarten (Mautflucht) - Dadurch Behinderung des Individualverkehrs und Beschädigung der Für diese Belastung nicht ausgelegten Straßen - Verlust des Status ‚Romantische Straße‘, dadurch deutliche Reduzierung des Tourismus mit entsprechenden Verlusten bei Hotellerie und Gastronomie - Unfallschwerpunkte durch mehrere Kreuzungen und Einmündungen - Hohe Gefahr von Wildunfällen, da Planung entlang eines bisher unberührten Waldgebietes - Gefährdung von geschützter Flora und Fauna - Planung entlang und teilweise innerhalb eines Wasserschutzgebietes - Flächeninanspruchnahme von mind. 7,9 ha, davon Neuversiegelung 2,6 ha, Straßennebenflächen 5,3 ha, zusätzlicher Belastungsraum 180 ha - Massive Belastung von in unmittelbarer Nähe befindlichen 3 Sportstätten (Fußball, Reitverein, Bogenschießanlage) mit Lärm und Abgasen - Gebiet problematisch wg. hohem Grundwasserstand, Gefahr von Hochwasser und Überflutung
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	<ul style="list-style-type: none"> - kalkulierte Kosten nach derzeitigem Stand ca. 12 Mio. ohne Berücksichtigung der seither deutlich gestiegenen Baukosten - zusätzliche Unterhaltskosten für ca. 3 km Neubaustrecke = ca. 50.000 € (450 + 300 m² Straßenüberführung) [12]
Abschnitte in km	- B 25, Ortsumfahrung der Stadt Dinkelsbühl, gesamt ca. 4 km [4]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	<ul style="list-style-type: none"> -in den Planungen des Staatl. Bauamtes ist eine Trasse aus Neubau und Ausbau in einem Umfang von mind. 3,5 km, davon Neubau ca. 2,9 km netto -geplant sind der Neubau von 6 komplexen Bauwerken sowie der Ausbau einer Überführung -zusätzlich der Bau von 4 Regenrückhaltebecken
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuversiegelung	Flächenneuversiegelung 2,9 ha / keine Entsiegelung geplant.
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	Übertragung von ca. 2,6 km auf städtische Trägerschaft, geschätzte jährliche Unterhaltungslast für die Stadt ca. 30.000 €.

Stand der Planung bzw. Umsetzung	Stadium Vorentwurfsplanung: derzeit Prüfung durch den Bundesrechnungshof, kein Sichtvermerk des Bundesverkehrsministeriums erteilt.
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	<p>Vergleich der Jahre 2003 (Jahr der Aufstellung des geltenden Bundesverkehrswegeplan) zur aktuellen Prognose: Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2031 – Demographisches Profil für den Landkreis Ansbach, Nov 2012, (www.statistik.bayern.de/demographie):</p> <p>2003: Gesamtbevölkerung: 184 300 davon unter 19 Jahre 42 300 = 23,0 % 19 – unter 40 Jahre 50 800 = 27,6 % 40 – unter 60 Jahre 49 300 = 26,7 % Über 60 Jahre 41 800 = 22,7 %</p> <p>2031: Gesamtbevölkerung: 169 000 davon unter 19 Jahre 27 200 = 16,1 % 19 – unter 40 Jahre 36 600 = 21,6 % 40 – unter 60 Jahre 43 600 = 25,8 % Über 60 Jahre 61 600 = 36,5 %</p> <p>Vergleich 2003/2031</p> <p>davon unter 19 Jahre - 35,7 % 19 – unter 40 Jahre - 28,0 % 40 – unter 60 Jahre - 11,6 % Über 60 Jahre + 47,4 %</p>
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	2003: 22,7 %, 2031: 36,5 %.
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	<p>Bezugsfall 2005 nach der Verkehrsuntersuchung des staatlichen Bauamtes - 4.800 PKW/24h, 990 LKW/24h > 2,8 t Stimmt mit den Zahlen der Zählstelle B 25 Fremdingen nicht überein: dort wurden 2006 im Mittel 2700 PKW + 1150 LKW (Tonnageeinteilung nicht bekannt) gezählt.</p>
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	<p>Prognosen für das Jahr 2020, entsprechend der Voruntersuchung des staatl. Bauamtes von 2008:</p> <p>Ohne Umfahrung: B 25 südlich Dinkelsbühl: 5600 PKW/24h + 1110 LKW/24h >2,8t B 25 nördlich Dinkelsbühl: 10500 PKW/24h + 1710 LKW/24h > 2,8t</p> <p>Mit Ostumfahrung: B 25 südlich Dinkelsbühl: 7300 PKW/24h + 1200 LKW/24h > 2,8t B 25 nördlich Dinkelsbühl: 11400 PKW/24h + 1810 LKW/24h > 2,8t</p> <p>Steigerungen des Verkehrs 2020 beim Bau der Ostumgehung zum Vergleich 2020 ohne den Bau einer Umgehung: B 25 südlich Dinkelsbühl: + 30,4 % PKW/24h, + 8,1 % LKW/24h > 2,8t B 25 nördlich Dinkelsbühl: + 8,6 % PKW/24h, + 5,9 % LKW/24h > 2,8t</p>

<p>Kritische alternative Verkehrsprognose (Mittelwert Minimal-Maximalszenario)</p>	<p>Eine detaillierte alternative Verkehrsprognose liegt zwar nicht vor, aber der Verkehrs- und Städteplaner Professor Dr.-Ing. Hansjörg Lang schreibt in einer Stellungnahme über die Planungen des Staatlichen Bauamtes Ansbach, explizit zur Erhebung der Verkehrszahlen, dazu: „Die Ermittlung und Bewertung der so genannten Verkehrswirksamkeit steht auf sehr schwachen Füßen. Das Zahlengerüst wurde mit Hilfe des „intermodalen Verkehrsmodells“ DIVAN erstellt, das für den Großraum Nürnberg entwickelt wurde und offenbar noch sehr in den Kinderschuhen steckt. Jedes Modell muss zunächst eine Herkunfts-Ziel-Matrix der Verkehrsbeziehungen erzeugen, das an der Realität – hier aus aktuellen Dinkelsbühler Straßenverkehrsbelastungen – geeicht werden muss. Das ist bei weitem nicht geschehen, wie an der Verkehrsanalyse sichtbar wird. Angenähert wurden die Belastungswerte offenbar nur an die wenigen für das Jahr 2005 vorliegenden DTV-Werte (Durchschnittliche Tägliche Verkehrswerte), die in periodischen Abständen nach einem Stichprobenverfahren für das klassifizierte Straßennetz erhoben werden. Die intensiven Verflechtungen des Verkehrs auf den Ortsdurchfahrten (B25, Staatsstraßen und Kreisstraßen) mit dem Stadtgebiet werden dagegen völlig unterbewertet. Das führt zu absurden Einzelannahmen, die von der Realität weit entfernt liegen.“</p>
<p>Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)</p>	<p>Entwertung der anliegenden Wohngebiete, Lärm- und Emissionsbelastung, Verlust eines wichtigen stadtnahen Naherholungsgebietes, Wegfall eines gut frequentierten Wohnmobilstellplatzes, aufgrund der Topographie Lärmbelastung in erheblich größerem Umfang, landwirtschaftliche Wege werden durchschnitten, Flurbereinigung erforderlich, Versiegelung stadtnaher landwirtschaftlicher Flächen, kein Vorteil für die örtliche Industrie. Zunahme des Schwerlastverkehrs zu erwarten wegen des Mautausweichverkehrs.</p>
<p>Ökologische Risiken</p>	<p>Wasserschutzgebiet, Beeinträchtigungen der Trink- und Grundwasserqualität durch Schadstoffeinträge oder Anschnitte. Grundwasser führender Schichten (lt. Erläuterungsbericht der Umweltverträglichkeitsstudie), Zerschneidung eines bedeutenden Naherholungsgebietes am Mutschachwald und am Campingsee. Erhöhtes Gefährdungsgebiet bei Hochwasser durch hohen Grundwasserstand ? Laut aktuell gültigem Flächennutzungsplan soll Gebiet von jeglicher Bebauung freigehalten und als Naturschutzgebiet ausgewiesen werden. Laut Erläuterungsbericht der Umweltverträglichkeitsstudie Seite 134 ff u.a. braune Langohr-Fledermaus, Knoblauchkröte, totholzbewohnende Käfer, Tagfalter etc., schützenswerter euchtlebensraum, geschützte Flora und Fauna, evtl. Bodendenkmäler auf dem Trassenverlauf und massive Flächenversiegelung.</p>
<p>Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden</p>	<p>Ziel: Entlastung des innerstädtischen Verkehrs, allerdings ohne Wirkung da durch weiteren Ausbau dieser Mautausweichstrecke sowie Aufhebung einer aktuell bestehenden Sperre für den Schwerlastverkehr eine Zunahme des Verkehrs zu erwarten ist und innerstädtischer Verkehr durch Umfahrung nicht verringert wird.</p>
<p>Alternativen</p>	<p>Ökologisch unbedenkliche Alternativtrasse entlang einer Bahnlinie möglich, deutlich kürzerer Streckenverlauf, ebene Streckenführung, Grundstücke bereits in öffentlicher Hand.</p>

Straßenprojekt (Bundesland)	B 025 (Bayern) Umgehung Dinkelsbühl
Ansprechpartner	BI Dinkelsbühl/Feuchtwangen, Kontakt: Wolfgang Hauf, Email: wolfgang-hauf@online.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	Bei konsequenter Rückführung des Mautausweichverkehrs ist diese die Natur und Erholungsgebiet zerstörende Umgehung absolut nicht notwendig. Sie würde auch den PKW-Verkehr um die Stadt herum führen und somit dem Einzelhandel Einnahmequellen abschneiden.

Straßenprojekt (Bundesland)	B 025, (Bayern) B 2 (Donauwörth) – A 7 (Dinkelsbühl) B 025-01
Ansprechpartner	Starkes Dreieck Jürgen Melber Mörikestr. 12 86655 Harburg Tel. 09080/922552

Zusammenfassung Kritikpunkte

AN B 25 OU Dinkelsbühl 02KK Neubau

Das vorrangige Ziel, durch die Ortsumfahrung die Bevölkerung von Straßenlärm zu entlasten, wird durch die geplante Streckenführung nicht erreicht. Es werden bei der derzeit geplanten Trassenführung in hohem Maß neue Betroffene geschaffen. Das Lärmproblem wird lediglich verlagert. Der dabei notwendige Flächenverbrauch und die massiven Eingriffe in das Naturschutzgebiet (Gefährdung von geschützter Flora und Fauna) sind aus unserer Sicht durch die mangelhafte Lärmentlastung daher unverhältnismäßig.

B025-01

DON B25 OU Möttingen 03KK Neubau

DON B25 OU Wallerstein/Ehringen 03KK Neubau

Die angedachten Umgehungen sind zur Lärmentlastung der Anwohner geplant. Schon eine 2-spurige Umgehung erhöht die Attraktivität der Gesamtstrecke deutlich. Hierdurch ergibt sich eine weitere Zunahme der ohnehin schon weit überdurchschnittlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens. Dies geht zu Lasten der Bundesstraßenanlieger an anderen Ortschaften. Hierzu ist durch die entstehende Gesamtwirkung ohnehin eine Prüfung von Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich. Ein 3-spuriger Ausbau ist daher als unterverhältnismäßig zu betrachten.

B 2, Osttangente Augsburg

B 002-08

A/AIC

Durch den generellen 4-spurigen Ausbau der Ortsumfahrungen entsteht eine massive Kapazitätssteigerung der B 2. Hier sehen wir unberücksichtigte nachteilige Auswirkungen auf das nachfolgende Bundesstraßennetz (Mautausweichverkehr)

B 2, Augsburg-Donauwörth – Nürnberg

B002-09

RH B 2 OU Wernsbach 04KB Neubau

Durch den 4-spurigen Ausbau dieser Ortsumfahrungen entsteht eine massive Kapazitätssteigerung der B 2. Da sich im „Dreieck A8/A7/B2/B25“ bereits dramatisch Mautausweichverkehr gebildet hat, wird sich die Situation weiter verschärfen.

Ein 2-spuriger Ausbau ist nach unserer Ansicht für die Entlastung des Ortes angemessen.

B 16 Donauwörth – A 9 (AS Manching)

B016-05 bzw. B016-05A

ND/PAF

Die geplanten Maßnahmen stellen eine deutliche Kapazitätssteigerung der B 16 dar und sind aus diesem Grund im Hinblick auf die enorme Verkehrsverlagerung auf das nachfolgende Straßennetz abzulehnen. Die OU Neuburg-Süd – Oberhausen (Sehensand) ist zur Lärmentlastung der Anwohner gedacht. Durch eine 2-spurige Umgehung ergibt sich ohnehin eine Verbesserung der Gesamtattraktivität und des Verkehrsflusses. Der 3-spurige!! Ausbau ist unverhältnismäßig und dadurch zu teuer!

Die Argumentation des Freistaats zur Begründung der Sperrungsablehnung ist nicht nachvollziehbar, insofern als ein Sperrungsantrag der B 25 mit Nachteilen für den Wirtschaftsraum Neuburg begründet wird. Im Widerspruch dazu hegt der Freistaat massive Ausbaupläne der B 16 in dieser Region. Ein derart schwerwiegender Ausbau bewirkt eine weitere Attraktivitätssteigerung der B 16/B 2/B 25/B 466/B 29 und somit eine unzumutbare Verkehrsverlagerung von der Autobahn auf diese Bundesstraßen.

B 16 , A 8 (Günzburg) – Donauwörth

B016-04 DLG/DON bzw. B016-04A DLG/DON

Die angedachten Umgehungen sind zur Lärmentlastung der Anwohner geplant. Durch eine 2-spurige Umgehung ergibt sich ohnehin eine Verbesserung des Verkehrsflusses (Wegfall von Ampeln, höhere zulässige Geschwindigkeiten und Überholmöglichkeiten). Durch den Ausbau der restlichen B 16 ist diese ohnehin für den Mautausweichverkehr überdurchschnittlich attraktiv. Hier ergeben sich weitere Nachteile für die Anwohner an B 25, B 29, B 466 und B 2 Richtung Nürnberg. Die 3-spurigkeit des geplanten Ausbaus ist damit kategorisch abzulehnen!

--> Zusammenfassung Kritikpunkte---> Zusätzlich induzierter Mautausweichverkehr (= Verlagerung des Lkw-Verkehrs von der Autobahn auf das untergeordnete Straßennetz: Dies steht im Gegensatz zu unserer Forderung, den Mautausweichverkehr wieder zurück auf die Autobahn zu leiten. -Die Auswirkungen der oft diskutierten PKW-Maut ist in den Prognosen überhaupt nicht enthalten.
 - Ausbau der Romantischen Straße/B 25 wird dem seit 60 Jahren bestehenden Status nicht mehr gerecht (->Ableitung von Verkehr auf ein untergeordnetes Straßennetz/Nebenstraßen.
 - Unfallschwerpunkte durch mehrere Kreuzungen und Einmündungen, z.B. bei Ebermergen, Harburg, Hoppingen, Marktoffingen etc.
 - Durch den massiven Ausbau der Mautausweichstrecken (B 25/B 29/B 2/B 466 sind und werden Doppelkapazitäten zur A 8 geschaffen. Damit entstehen immense Unterhaltungsfolgekosten und Rechtsansprüche bezüglich Lärmvorsorge. Folgekosten (Unterhaltungskosten) sind in den Gesamtkostenberechnungen nicht enthalten!

Da die erwogenen Ortsumfahrungen teilweise deutlich überdimensioniert sind, besteht die Gefahr, dass durch die Begrenztheit der Finanzmittel vor allem kleinere Ortschaften aus dem Verkehrswegeplan „herausfallen“. Weiterhin sind die Ortschaften, für die keine Ortsumfahrungen geplant sind, durch die Attraktivitätssteigerung und damit einhergehender Verkehrszunahme unverhältnismäßig benachteiligt.

Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)

Durch die Reduzierung der Fahrspuren sind die einzelnen Maßnahmen kostengünstiger. Es besteht die Aussicht mehr Projekte umzusetzen und damit können mehr Anwohner vom schädlichen Verkehrslärm entlastet werden. Zudem wird auch weniger Landschaft versiegelt.

Stand der Planung bzw. Umsetzung

Trotz gezielter Einwände ist seitens des Freistaats nur lapidar auf die Attraktivitätssteigerung der Gesamtstrecke eingegangen worden. Der derzeit erwogene, massive Ausbau der Ortsumfahrungen wurde im Genehmigungsverfahren des 3-spurigen Ausbaus der B 25 zwischen Donauwörth und Nördlingen gänzlich außer Acht gelassen. Die derzeit erwogenen Projekte vervollkommen das Mosaik eines Gesamtkonzepts. Die aktuellen Verkehrszahlen spiegeln die wirklichen Verhältnisse durch die Sperrungen bei Dinkelsbühl und auf der Ostalb nicht wieder. Hier besteht die Gefahr, dass der Ausbau im Schutz der Sperrungen vorangetrieben wird und entsprechende Lärmvorsorgeansprüche (z.B. unter Berücksichtigung der eklatanten Steigerung des Nacht-Lkw-Aufkommens auf B 2/B 25, Zählstelle Langweid/Donauwörth) umgangen werden.

Schon realisierte Bauwerke

2+1-Erweiterung des Streckenabschnitts Donauwörth-Möttingen ist bereits fertig gestellt. Dieser ist mit einer Sicherheitssteigerung begründet, die sich anhand der Unfälle in den ausgeführten Streckenabschnitten nur bedingt ableiten lässt. Es treten ohnehin schon beachtliche Geschwindigkeitsverstöße durch den großzügigen Ausbau auf, der durch die Kontrollen der Polizei nur unvollständig ausgeglichen werden kann.

Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)

Der Ausbau steht im Widerspruch zur demographischen Entwicklung: bis 2031 in den betroffenen Landkreisen Rückgang bis zu 5,3%.

Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen

Gemäß der Prognose ist bei einer Umgehung in Dinkelsbühl die Verkehrszunahme mit über 10% beziffert. Im Genehmigungsverfahren des 2+1-Ausbaus von Donauwörth nach Nördlingen sind die Wirkungen der erwogenen Ortsumfahrten nicht berücksichtigt. Hier gehen wir von einer Steigerung von geschätzt 35% - über der Prognose - aus. Durch die Wirkung dieses Gesamtkonzeptes sehen wir ein enormes Kostenrisiko für den Freistaat Bayern durch erhebliche Lärmvorsorgeansprüche sowie etwaige Schadensersatzforderungen des Betreibers der A 8.

Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	Durch das erwartete erhöhte Verkehrsaufkommen ergibt sich eine steigende gesundheitsgefährdende Lärmbelastung. Entwertung der anliegenden Wohngebiete, Lärmbelastung in erheblich größerem Umfang aufgrund der topographischen Verhältnisse, Versiegelung stadtnaher landwirtschaftlicher Flächen. Kein Vorteil für die örtliche Industrie, Zunahme des Schwerlastverkehrs zu erwarten wegen Mautausweichverkehr, Verlust wichtiger touristischer Qualitäten Prädikate wie Geopark, Erholungsregion Ries und Romantische Straße.
Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden	Ziel: Verkehrsentlastung der Innenstädte: Dies kann aber auch mit einem 2-spurigen Ausbau erreicht werden – in Verbindung dazu ist die Rückführung des Mautausweichverkehrs auf die Autobahnen jedoch unerlässlich.
Alternativen	Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Lärmreduzierung.

Straßenprojekt (Bundesland)	<p>B 026 n (Bayern) Westumfahrung Würzburg B026-04 MSP B 26n w AD Würzburg-West (A3) - AD Werneck (A7) mit Zubringer Karlstadt und Verlegung B 8/WÜ 31 04KB Neubau (derzeit in 2 Bauabschnitten mit unterschiedlichen Dringlichkeitsstufen im aktuellen BVWP) Neu: B 26n, Westumfahrung Würzburg (Alternative) B026-04A MSP B 26n w AD Würzburg-West (A3) - AD Werneck (A7) mit Zubringer Karlstadt 03KK Neubau [Alternative zu B026-04] Neu: B 276, Zubringer Lohr B026-05 MSP B 276 Zubringer Lohr 02KK Neubau BVWP 2015 Vorauswahl erwogene Projekte Oberste Baubehörde im bayerischen Staatsministerium des Innern, Stand 05.11.12</p>
Ansprechpartner	<p>Bürger und Kommunen gegen die Westumgehung Würzburg/B26n e.V. 1. Vorsitzender, Matthias Zorn Blumenstr. 8 97265 Hettstadt E-Mail: matthias-zorn@gmx.de www.msp-autobahn.de Gerhard Kraft Referent für Öffentlichkeitsarbeit und Medien des Vereins Bürger und Kommunen gegen die Westumgehung Würzburg/B 26n e.V. gerd_kraft@t-online.de</p>
Zusammenfassung Kritikpunkte	<p>Überhöhte Verkehrsprognosen, tatsächlich ist ein Bedarfsrückgang aufgrund der demographischen Entwicklung zu erwarten. Geringe Entlastungswirkung im Werntal und für die Stadt Würzburg sowie weiterer im Einzugsgebiet liegender Kommunen, stattdessen Verlagerung der Verkehrsbelastung in derzeit gering oder nicht belastete Gebiete. Großflächige Verluste land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen, bis zu 500 ha. Hohe ökologische Risiken durch Beeinträchtigung mehrerer geschützter Naturräume, darunter FFH-Gebiete. Großräumige Flächenneuversiegelung. Zusätzlich induzierter Verkehr auf vielen Zubringerstraßen durch derzeit 9-10 vorgesehene Auf- und Abfahrten.</p>
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	<p>Mindestens 500 Mio. € Baukosten. Unterhaltungslasten B 26n/B 276 jährlich geschätzt bis zu 0,5 Mio. €, 54 km (4-streifig mit Seitenstreifen) + 17 Km (2-streifig o. Seitenstreifen), 1 Tunnel (6-800 m) laut Schätzung des Bauamtes Würzburg vom 24.02.2010, 180.000 € jährlicher Unterhalt. Brücken: B26n: 31 Stück mit insgesamt rund 5,4 Km Länge. Zubringer B 276: 6 mit rund 300 m Länge. Sonstige Str.: 2 mit zusammen ca. 150 m Länge.</p> <p>Der Nutzen-Kostenfaktor, der zur Aufnahme in den BVWP 2004 führte, würde sich nach heutiger Zwischenbilanz deutlich verschlechtern, da sich mittlerweile zahlreiche kostensteigernde Baumaßnahmen, z.B. ein Tunnel bei Karlstadt, ergeben haben! [500]</p>
Abschnitte in km	<p>Gesamtlänge: 54 Km (B 26n) + ca. 17 Km Zubringer von Lohr (zukünftig als Verlängerung der B 276 vorgesehen). Verbindet die A 7 mit der A 3 als Westumgehung von Würzburg. [54]</p>
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	<p>4-streifig (alte Trasse: 2-streifig) mit insgesamt 39 Brücken.</p>
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuversiegelung	<p>Zunahme der Verkehrsfläche: B26n 54 Km x 25 m = 135 ha + Zubringer B 276 17 Km x 15 m = 25,5 ha, zusammen hochgerechnet ca. 160 ha. In welchem Maße durch Rückbau Verkehrsflächen in Abzug zu bringen sind, ist derzeit noch nicht nachvollziehbar. Bislang war von Rückbau nicht die Rede.</p>
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	<p>Welche Streckenabschnitte der Alttrassen in neue Trägerschaft übergehen werden, ist im derzeitigen Planungsstadium nicht absehbar.</p>

Stand der Planung bzw. Umsetzung	UVS 2010, ROV 2011. Derzeit steht die Beantragung des Linienbestimmungsverfahrens in Vorbereitung. Mit einem Antrag ist bis Mitte 2013 zu rechnen.
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Bevölkerungsveränderung 2030 gegenüber 2010 in Prozent im Landkreis Main-Spessart laut Bayerischem Landesamt für Statistik: Insgesamt -10,3.
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	Das Verkehrsaufkommen auf der B 26 durch das Werntal beläuft sich auf bis zu max. 6500 Fahrzeuge am Tag, davon bis zu 10% LKW.
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	Auf der B 26n sollen laut Prognosen im Jahr 2025 zwischen 35.000 bis zu 42.000 Fahrzeuge, je nach Streckenabschnitt, täglich fahren. Der LKW-Anteil läge bei 5.900 bis zu 6.700, je nach Streckenabschnitt, täglich. Auf der alten B 26 sollen dann noch zwischen 600-5.500 Fahrzeuge fahren, der LKW-Anteil beträgt laut dieser Prognose 100-600, je nach Streckenabschnitt.
Kritische alternative Verkehrsprognose (Mittelwert Minimal-Maximalszenario)	Es kann mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass die Prognosen weder bei der Belegung der B 26n, noch bei der Reduzierung auf der B 26 entsprechend erreicht werden.
Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	<p>Zunächst würde die B26n zahlreiche Gemeinden sehr belasten, u.a. die Stadt Karlstadt mit den Ortsteilen Heßlar, Laudenbach, Karlburg. Der Entlastungseffekt der für die Stadt Würzburg angestrebt war, wird nach offiziellen Angaben nicht spürbar sein. Entlastungen in geringem Maße würden sich für die Gemeinden des Werntals ergeben.</p> <p>Im Landkreis Würzburg würden die Gemeinden Greußenheim, Hettstadt, Leinach, Waldbrunn, Eisingen, Helmstadt, Uettingen und Waldbüttelbrunn stark belastet.</p> <p>Durch eine B26n würde im Landkreis Main-Spessart ein starker Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung entstehen, der als Abkürzungsverkehr über untergeordnete Straßen viele Gemeinden belasten würde. Die Wohnqualität nähme erheblich ab. Davon betroffen wären v.a. Gemeinden an den Bundesstraßen B26 und B276, sowie u.a. den Staatsstraßen 2315, 2435 und 2303, z.B. auch die Kommunen: Duttonbrunn, Stadt und Stadtteile von Karlstadt, Steinfeld-Hausen, Rechtenbach, aber auch die Städte Gemünden und Lohr!</p> <p>Land- und Forstwirtschaftliche Flächen würden stark beeinträchtigt und deren Erreichbarkeit stark eingeschränkt.</p>

Ökologische Risiken

Im Vorfeld des inzwischen abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens (2011) wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung (Studie 2010) durchgeführt. Auszug aus der Stellungnahme des Vereins Bürger und Kommunen gegen die Westumgehung Würzburg/B 26n e.V. im Rahmen des Raumordnungsverfahrens B 26n:

„Ein Bau der geplanten B26n würde die ökologische Standortqualität massiv beeinträchtigen.

Künftige Generationen wären stark belastet, da die zerstörte Landschaft, Fauna und Flora nicht mehr zurückzugewinnen wären. Gerade auf die im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) AI, 1.1 hingewiesenen weichen Standortfaktoren würden massiv beschädigt. Ein Bau der B26n wäre deshalb keinesfalls nachhaltig. Der von den Planungsbehörden für das Projekt B26n erstellte Kosten-Nutzen-Faktor beruht auf einer bereits heute nicht mehr stimmigen Rechnung (Bevölkerungsrückgang, Entwicklung des Individualverkehrs). Aber auch der Verlust an Lebensqualität im betroffenen Raum findet keine angemessene Berücksichtigung. Die B26n ist somit vom Grundsatz her abzulehnen.

Die Umweltverträglichkeitsstudie hat, obwohl sie nur unzureichend die Umweltbetroffenheit darstellt, bereits aufgezeigt, dass die B26n massiv in den Naturhaushalt der typischen fränkischen Kulturlandschaft durch Flächenverluste, Zerteilung zusammenhängender Lebensräume und harte Angrenzung an Schutzgebiete (darunter mehrerer FFH-Gebiete) eingreifen und schwere Schäden für der betroffenen Ökosystem bewirken würde. Wir verweisen auf die fachlichen Stellungnahmen der Verbände LBV und BN. Die Widersprüche des Vorhabens B26n zum LEP, hier 2.1 und 4.3.2, sind eklatant! Im Sinne des LEP AI 1.3 ist deshalb den ökologischen Belangen Vorrang einzuräumen. Dies gilt insbesondere deshalb, weil schonendere Lösungen möglich sind (vgl. ad 1 und LEP AI, 2.4). Auch ein Ausgleich im Sinne der Umweltfunktionen ist schlichtweg nicht möglich: Einerseits lässt sich Fläche nicht vermehren, sondern bedeutet einen Flächenverlust für die Landwirtschaft. Andererseits ist die übliche Praxis mit dem Bereitstellen von sog. 'Ausgleichsflächen' kein echter Ausgleich für die Natur erzielbar. Dies trifft insbesondere für den Zerteilungseffekt zu, den die B26n in der Landschaft mit sich bringen würde.

Es würden im erheblichen Maße neue Raumnutzungskonflikte entstehen, in ganz besonderem Umfang im Bereich zwischen Karlstadt und Zelligen–Duttenbrunn sowie zwischen Greußenheim und Waldbüttelbrunn-Mädelhofen. Diese Konflikte im Bereich Wohnsiedlung, Naherholung sowie Land- und Forstwirtschaft sind bestenfalls teilweise, wenn überhaupt, nur durch aufwendige Tunnelbauten zu mildern.

Gegen den Sinn von Ziel 3.3 des LEP aber auch des Regionalplanes, würde die Land- und Forstwirtschaft wertvolle Flächen durch den Bau der B26n und alle zusätzlichen Bauwerke verlieren. Die Landwirtschaft darüber hinaus auch durch die gesetzlich vorgeschriebenen Ausgleichsmaßnahmen. Abgesehen davon, dass der Rückgang von landwirtschaftlicher Fläche ohnehin bedenklich ist, würden insbesondere auf der Fränkischen Platte wertvolle Böden für die regionale Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln, aber auch zunehmend für den Anbau nachwachsende Rohstoffe verloren gehen (siehe hierzu auch Stellungnahme des Bauernverbandes).

In Hinblick auf das dichtbesiedelte Maintal bei Würzburg, gingen wertvolle vor allem Lärm arme Naherholungsgebiete verloren. Das LEP hat in seinen Ausführungen zu den Entwicklungsachsen textlich wie kartographisch keine „Entwicklung Achse Westliches Mainfranken“ ausgewiesen (Strukturkarte, Anhang 3). Auch im Regionalplan der Region 2 von 2007 (Tekturkarte 1 zu Raumstruktur) ist eine solche Entwicklungsachse nicht geplant! Die B26n als eine solche „Entwicklung Achse“ zu benennen entbehrt somit jeglicher landesplanerischen und regionalplanerischen Grundlage.

In der Landesplanung sollte in der Rangfolge fachlich zuerst der Bedarf einer Entwicklungsachse festgestellt und dann durch entsprechende Infrastrukturen ausgestaltet werden! Offensichtlich ist aus fachlicher Sicht eine Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung – das wäre bei einer Autobahn so - im engen Raum zwischen der A3 und der B27 fachlich nicht gerechtfertigt! Aus landesplanerischer Sicht würde die B26n eine nicht

angestrebte Zerschneidung eines sehr engen Achsenzwischenraums bedeuten! Die B26n steht dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung und Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen und allen im LEP hierzu genannten Gründen völlig entgegen. Dies ist vor allem deshalb so, weil die B26n über weite Strecken tief in die vielgliedrige fränkische Natur- und Kulturlandschaft eingreift, mehr als in Kapitel 4.5.4.2 des Erläuterungsberichts dargestellt wird, indem man zu dem Fazit „geringfügige Neuinanspruchnahme“ kommt. Hier sind nicht nur die FFH-Gebiete, die unter Schutz stehenden landschaftlichen Vorbehaltsgebiete und Naturdenkmäler zu nennen, zu deren Erhalt wir im Sinne der Biodiversität verpflichtet sind. Auch für den Artenschutz weniger bedeutende Gebiete gehören zur typisch fränkischen Landschaft und müssen, dem Ziel BI 1 folgend erhalten bleiben. Als Beispiele sind das Werntal und der Saupurzel im Bereich Karlstadt-Schönarts, die Muschelkalkfelsen des Maintals bei Karlstadt, das Buchental bei Lohr-Steinfeld, die Fränkische Platte zwischen Duttenbrunn und Leinach und das Aalbachtal zu nennen. Hier entstellen Brückenbauten und tiefe Landschaftseinschnitte, die große Aufschüttungen nach sich ziehen, das Landschaftsbild.

„Verluste an Substanz und Funktionsfähigkeit des Bodens insbesondere durch ...Versiegelung sollen bei allen Maßnahmen und Nutzungen minimiert werden“. Eine autobahngleiche Neutrassierung wie bei der B26n bedeutet ein Maximum an Versiegelung von Flächen. Im ROV sind keine Ansätze enthalten, dem Grundsatz des LEPs folgend, kleinere Lösungen anzustreben. Der völlige Verzicht auf den Abschnitt Karlstadt- bis A3, die Reduzierung des Abschnitts A7 bis Karlstadt auf Einstreifigkeit und die Ertüchtigung der B26 Richtung Lohr brächten eine Minimierung der Flächenversiegelung.

Nimmt man den in 1.3.1 formulierten Grundsatz der vorrangigen Sicherung und Weiterentwicklung der Lebensräume für gefährdete Arten ernst, gibt es im gesamten Planungsraum für die B26n keinen Platz! Gerade die vorhandene Artenvielfalt und das Vorkommen zahlreicher gefährdeter Arten im betroffenen mainfränkischen Raum, lässt keine Reduzierung und Zerschneidung von Lebensräumen zu, wie sie durch die B26n unumgänglich wären.

Dem Ziel des LEP 1.3.2 hat die Bayerische Staatsregierung bereits im Meldeverfahren der FFH-Ausweisungen zuwider gehandelt, als sie die als FFH-Gebiet von der Gemeinde Zellingen angemeldeten Waldflächen bei Duttenbrunn und den Himmelstadter Wald samt Staatswald für den Korridor der B26n heraus genommen hat. Die in gleicher Weise FFH-relevanten Wälder bilden erst in ihrer Gesamtheit einen hochwertigen Lebensraum im Sinne des Europäischen FFH-Programms. Die Herausnahme aus dem Meldeverfahren geschah im Vorgriff auf die beabsichtigte B26n, um die Planungen zu erleichtern. Durch dieses Projekt aber würde dieses große, geschlossene Waldgebiet durchschnitten, das aus ökologischer und wasserwirtschaftlicher Sicht sowie für das regionale Klima wertvoll ist.

Die in den Erläuterungen S. 57 angegebene Lärmbetroffenheit von nur 1,76% ist sachlich falsch, da sie nachweislich auf falschen Verkehrsdaten aufgebaut ist. Berücksichtigt werden müssen auch die Schadstoffemissionen die, obwohl auf falscher Grundlage berechnet, bereits im Erläuterungsbericht als erheblich bezeichnet wurden. Zu nicht hinnehmbaren Beeinträchtigungen der Wohngebiete tragen auch die Nähe von landschaftlich gravierenden Eingriffen wie z.B. ein Damm bei Duttenbrunn, ein Einschnitt in Heßlar oder die Mainbrücke zwischen Laudenbach und Himmelstadt erheblich bei.

Die B26n tangiert mehrere bedeutsame Trinkwasserschutzzonen (beispielsweise der Quellen im Werntal, des Zellinger Beckens, der Zeller Quellen). Solche Trinkwassereinzugsbereiche sollten nicht einem zweifelhaften technischen Schutz preisgegeben werden wie im Erläuterungsbericht angeführt. Vielmehr sollten, im Sinne der Nachhaltigkeit die Quellen durch eine ökologisch gesunde Vegetationsdecke geschützt werden. An dieser Stelle sei auf „Aktion Trinkwasserschutz - Trinkwasser für Unterfranken“ der Regierung von Unterfranken hingewiesen. Das Projekt B26n steht in hohem Maße im Widerspruch zum Konzept dieses Projekts! Man kann beispielsweise nicht einerseits die Gemeinden auffordern, sich flächensparend zu entwickeln, andererseits dem Projekt B26n zustimmen!

Die B26n führt zu Verlusten landwirtschaftlich fruchtbarer Flächen v.a. auf der Fränkischen Platte. Beispiele hierfür sind Flächen um Dattensoll, Heßlar, Duttenbrunn, Steinfeld, Hausen, Billingshausen und Greußenheim.

Eine Hinnahme des Verlustes landwirtschaftlicher Flächen für ein Projekt, das vornehmlich der Verteilung industrieller Produkte dient, ist grundsätzlich ein weiterer Schritt in der Missachtung und Geringschätzung der landwirtschaftlichen Teilerwerbs- und Vollerwerbsbetriebe. Wenn das LEP den Erhalt solcher Betriebe fordert, dann wegen der Erkenntnis über die Bedeutung dieser Betriebe in der Zukunft, auch in einem Industriestaat wie der Bundesrepublik Deutschland. Durch die Neubewertung der Atomenergie wird man auf Flächen für nachwachsende Rohstoffe, Solar- und Windkraftanlagen in hohem Maße angewiesen sein.

Wenn das LEP für den Erhalt landwirtschaftlicher Nutzflächen eintritt und darin einen „Beitrag zum Klimaschutz und Sicherung der Energieversorgung durch Anbau nachwachsender Rohstoffe (Holz, Energiepflanzen); Ergänzung regionaler Wirtschaftskreisläufe“ sieht, so ist festzustellen, dass die B26n solche Entwicklungen erheblich einschränkt.

Der Flächenbedarf für eine Landwirtschaft, die nach den Zielen des LEP die natürliche Ertragsfähigkeit des Bodens und ökologisch wertvolle Strukturen erhalten will, ist eher größer als derzeit! Für die landwirtschaftliche Produktion oder ergänzende Erwerbsmöglichkeiten wie z.B. Solarfelder, werden in zunehmendem Maße auch Flächen mit weniger hochwertigen Böden von Bedeutung.

Alternative Einnahmequellen kann man in landwirtschaftlichen Betrieben nicht entwickeln, wenn Flächen kleiner werden, Emissionen den Produktionsstandort abwerten und der Freizeit- und Erholungswert im ländlichen Gebiet zerstört wird. Durch Flächenverluste werden also landwirtschaftliche Betriebe in ihrer Existenz gefährdet sein, obwohl sie für den Erhalt einer regionalen Versorgung erforderlich sein werden.

Deshalb steht die B26n diesem Entwicklungsziel für die mainfränkische Region entgegen.

Entgegen den Aussagen im Rahmen der Planung der B26n, ist eine Autobahn keine Erschließung des ländlichen Raums, sondern bedeutet seine Zerstörung. Der besseren Erschließung durch Instandsetzung des Staatsstraßennetzes jedoch kommt man bei weitem nicht nach!

Durch die Schaffung einer neuen Entwicklungsachsen entlang der B26n wird ein Druck für Verlagerungen gewerblicher Betriebe entstehen, die teilweise eine Absiedlung von bisherigen Standorten in der Region bedeuten wird. Auch hierdurch werden landwirtschaftlich geprägte ländliche Strukturen zurückgedrängt und dem Landverbrauch Vorschub geleistet.

Die B26n zerstört in verschiedenen Bereichen, die sie durchqueren würde, die Funktionen des Waldes. Dies ist nicht hinzunehmen, da der betroffene fränkische Raum insgesamt als Waldraum einzuordnen ist. Die betroffenen Wälder auf den linksmainischen Anhöhen sind außerdem von sehr hoher Qualität (FFH-Qualität). Hier würde die Trasse der B26n vor allem das derzeit noch geschlossene Waldgebiet bei Himmelstadt durchschneiden und Teile des Duttenbrunner und Zellinger Waldes hart tangieren. (siehe auch ad 3, FFH-Anmeldung).

Die Wälder haben über die ökologische Funktion hinaus wichtige Bedeutung für die Frischluftversorgung im Maintal (man beachte LEP, BV, 5.1) und für die Trinkwasserversorgung im Zellinger Becken. Ein weiterer Nutzungskonflikt entstünde mit der Bedeutung dieser Wälder als Erholungsgebiete, auf die u.a. die Gemeinde Zellingen künftig stärker aufbauen will („Wald - Wasser - Wein“). Dies ist in Tab. 21 des Erläuterungsberichts nicht berücksichtigt!

Die Jagdverbände klagen bereits jetzt über eine starke Zerschneidung der Lebensräume für das Wild durch Infrastrukturen. Die B26n würde diesen Effekt um ein Vielfaches verstärken. Die Gefährdung der fränkischen Waldgebiete im betroffenen Raum wird durch die Immissionen der B26n deutlich erhöht (vgl. Erläuterungen S. 74). In den bisherigen Planungen sind keine ausreichenden Pufferzonen vorgesehen.“

<p>Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden</p>	<p>Gleichzeitig auch Antwort auf die nachfolgende Frage zu den Alternativen:</p> <p>Der durch die Machbarkeitsstudie und die Umweltverträglichkeitsstudie (Feb. 2010) in die engere Wahl genommene sog. Mittelkorridor ist, aus der Geschichte dieses Vorhabens ableitbar, ein Hybrid zwischen einem Autobahnring um Würzburg (Entlastung der Stadt) und einer Verbesserung der Erschließungsachse B26 im Landkreis Main-Spessart. Tauglich ist das Hybrid B26n weder für die eine noch für die andere ihr zugedachte Funktion!</p> <p>Die Stadt Würzburg würde durch die B26n verkehrlich nicht spürbar entlastet (max./teilweise bis lediglich 8%)! Eine Entlastung ist ordnungspolitisch mit dem Durchfahrverbot bereits weitgehend bewirkt. Eine weitere spürbare Minderung des Verkehrs kann dadurch erreicht werden, dass die Region Würzburg endlich ein effektiveres ÖPNV-System entwickelt.</p> <p>Durch eine effektivere ÖPNV-Struktur könnten auch viele Gemeinden der Landkreise Main-Spessart und Würzburg entlastet und in ihrer Wohnattraktivität verbessert werden. Beispiel: Werntalbahn</p> <p>Die B26n ist untauglich den Landkreis MSP verkehrlich besser zu erschließen. Auch teure Zusatzstraßen wie die gewünschte Verbindung zwischen Lohr und der B26n bei Duttenbrunn ändern an dieser Tatsache nichts (dieser Zubringer ist derzeit nicht Bundesverkehrswegeplan enthalten. Im bayerischen Staatsstraßenbauplan ist er lediglich hilfsweise als Projekt nach 2025 enthalten. Die Bayerische Staatsregierung fordert nun in ihrer neuen Liste vom Bund die B 276 entsprechend zu verlängern. Die Stadt Gemünden und der gesamt Sinngrund liegen auch weiterhin im Abseits.</p> <p>Mit der Anbindung (St 2315) des Raumes Lohr an die A3, die Ende 2011 fertig gestellt wurde, werden die Forderungen der dortigen Wirtschaftsunternehmen weitgehend erfüllt. Für andere Anbindungen an das Fernstraßennetz gilt, dass der Zustand des Bundes- und Staatsstraßennetz im Landkreis verbessert werden muss. (Beispiele sind u.a.: B26 Arnstein – Lohr, St 2299, St 2435, St 2303).</p>
<p>Alternativen</p>	<p>Der Ausbau der A3, der bereits im Gange ist und der Ausbau der A7 zwischen Dreieck Werneck und AK Biebelried (bereits im BVWP genannt) sind geeignet den Verkehr im Prognosezeitraum bis 2025 störungsfrei abzuwickeln. Die Investitionen in die B26n sind somit eine Verschwendung von Steuermitteln.</p> <p>Entlastungseffekte der Gemeinden können besser durch Ortsumgehungen erzielt werden.</p> <p>Eine Verbesserung des Straßenzustands der Bundes- und Staatsstraßen in der Region wäre der Flüssigkeit des Verkehrs wesentlich dienlicher als der Bau der B26n.</p>

Straßenprojekt (Bundesland)	B 064 n (NRW) Ortsumgehung Herzebrock-Clarholz
Ansprechpartner	Kulturlandschaft Sundern – Samtholz - Brock e. V. 1.Vors: Eugen Lutzny, in der Axtbachau 3, 33442 Herzebrock-Clarholz, Tel.: 05245 - 2421; Mail: Lutzny@hotmail.com 2.oder: Schriftführerin Elisabeth Meier: meier.clarholz@t-online.de, Tel.: 05241 2122755
Zusammenfassung Kritikpunkte	Zerstörung der historisch gewachsenen wertvollen Kultur-(Klosterumgebung) und Naherholungs-Gebiete. Gefährdung der Axtbachau (Fluss- und Alleengebiet). Geringe Entlastungswirkung für die beiden Ortschaften Herzebrock und Clarholz. Überhöhte Verkehrsprognose; es wird von Straßen NRW am 23.10.2012 eine Umgebungsbelastung von 13.300-18.600 Kfz/24h angegeben. Die amtlichen Zahlen der Zählung von 2010 wurden nicht genannt. Überhöhte Verkehrsprognose im PKW- als auch im Schwerlastbereich. Nach den Ergebnissen der Prognose aus 2006 von IVV für 2020 werden im Prognosefall 2020 20.500 Kfz/Tag (DTV) auf der B 64n östlich Beelen erwartet. Für den Analysefall 2005 wurden westlich von Beelen 14.800 Kfz/24h und östlich 12.500 Kfz/24h ermittelt. Obwohl üblicherweise die Verkehrsbelastung vom Analysefall zum Prognosenußfall zunimmt, werden für den Prognosenußfall 2020 westlich von Beelen (13.500 Kfz/24h) und in Beelen (Mitte) (20.100 Kfz/24h) geringere Belastungen angegeben. Nur östlich von Beelen wird eine Zunahme um 500 Kfz/24h auf 13.000 Kfz/24h erwartet. Der Vergleich der Angaben für Prognosenußfall und den Prognosefall zeigt, dass es durch die B 64n zu einer erheblichen Verkehrszunahme von 6.200 Kfz/24h (westlich Beelen) bis 7.500 Kfz/24h (östlich Beelen) kommen soll. Durch die B 64n werden also in erheblichem Umfang zusätzliche Verkehre angezogen, die ohne die B 64n nicht auftreten. Nach den Ergebnissen der SVZ 2010 sind zwischen Beelen und Herzebrock-Clarholz 10.600 Kfz/24h (DTV) nachweisbar. Vergleicht man diese Zahlen mit dem Analysefall 2005 so ist zu erkennen, dass die Belastung 2010 um 5.400 Kfz/24h bzw. 1.900 Kfz/24 (östlich von Beelen) geringer war, als im Analysefall für 2005 angenommen worden war. Weiter zeigt die differenzierte Auswertung der Zahlen der Straßenverkehrszählungen 2000 bis 2010, dass es sowohl westlich (-5,4 %) als auch östlich (-11,6 %) seit 2000 zu einem deutlichen Rückgang des Verkehrs gekommen ist. Die Zahlen zeigen zugleich, wie unrealistisch die Prognose von IVV war, die im Auftrag von Straßen NRW erstellt wurde.
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	Baukosten: Für die 9 Km mit allein 19 (!!!) Brückenbauwerken, Strecke z. T in Dammlage, da die Schiene überquert werden muss, werden die Kosten auf 41 Mio. € geschätzt. Die Gesamtkosten (incl. Grunderwerb und untergeordnetes Wegenetz) sind noch nicht bekannt. Im BVWP-Projektdossier 2003 wurden die Kosten noch mit 27,4 Mio. € für 10,4 Bau-km angegeben. Dies entspricht in acht Jahren einer Kostensteigerung um 49,6 %. Das bedeutet: Nach der Kostenberechnung von Straßen NRW kostet die Umgehung 47,9 Mio. € bei Berücksichtigung der Streckenverkürzung von 10,4 auf 8,9 Bau-km (-16,7 %). Damit ergibt sich eine Kostensteigerung seit 2003 um 74,7 %.[47]
Abschnitte in km	Teilstück Umgehung Clarholz und Herzebrock: 8,906 km [9]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	2+1 mit vermutlich 19 Brücken
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	Grob geschätzt sind es etwa 42 ha Verkehrsfläche (Fahrbahn und Böschungen) und zusätzlich ca. 33,5 ha Ausgleichsflächen laut Straßen NRW, 31.10.2012. Keine Angaben zum Ausgleichswegenetz durch Straßen NRW.

Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	B 64 alt würde Gemeindestraße, die ca. 7 km (alt) lägen schätzungsweise bei mind. 10.000 € jährlich pro km.
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Seit 1993 dreistreifige Krafffahrstraße mit RQ 15,5 geplant. Für die OU Herzebrock-Clarholz wurde bereits der RE-Entwurf erarbeitet und dem BMVBS zur Genehmigung vorgelegt.
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Von 2009-2030 in Herzebrock-Clarholz geht die Bevölkerung von 16.425 auf 16.095 (obere Variante) bzw. 14.942 (untere Variante) zurück (- 2 % bis - 9 % - lt Demografiebericht Kreis Gütersloh, S. 125-134f).
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	Über 60 jährige 2009 16,7 %, 2030 25,2 %. Der Altenquotient wächst um 53,7%.
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	Westlich Beelen: 14.800 Kfz/24h Östlich Beelen: 12.500 Kfz/24h
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen 2020 im Nullfall ohne Umgehung: Westlich Beelen: 13.500 Kfz/24h (SV: 12 %: 1.620 LKW/24h) östlich Beelen: 13.000 Kfz/24h (SV: 18 %: 2.340 LKW/24h) 2020 mit B 64n: Westlich Beelen: 19.700 Kfz/24h (SV: 18 %: 3.546 LKW/24h) Östlich Beelen: 20.500 Kfz/24h (SV: 20 %: 4.100 LKW/24h)

Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	<p>Beschallung von alter B 64 und B 64n im südlichen Bereich von Herzebrock-Clarholz. Extreme Steigerung des nächtlichen Lärmpegels durch dauerhaften SV auf B 64n, erhöhte Preise für Landwirtschaftsflächen, extreme Landverknappung für die Landwirtschaft, erheblicher Eingriff in die landwirtschaftliche Struktur des Gesamttraums.</p> <p>Schlechte Erreichbarkeit zwischen den Bauerschaften; (Zerschneidungswirkung Argumente, bzgl. Clarholz:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der gesamte nach Clarholz einfahrende, bzw. aus Clarholz abfließende Verkehr wird im Westen des Dorfes in unmittelbarer Nähe des schönen historischen Ortskern mit Kirche, Kloster und weiteren denkmalgeschützten Bauten zusammengeführt. Dies widerspricht jeder modernen städtebaulichen bzw. Dorfentwicklung, die der Regel folgt, Verkehr von wertvoller Bausubstanz abzuziehen, weil so die Lebensqualität der Menschen gesteigert wird. 2. Der Damm, auf dem die B 64n auf der Westseite von Clarholz verläuft, wird doppelt so hoch sein, wie die Berliner Mauer war. Es entsteht ein Bauwerk, das eine Abschottung des Dorfes von der Bauerschaft Sundern bewirken wird. Die gewachsenen Sichtbeziehungen, der Blick vom Sundern auf den Kirchturm, den Blinden Busch etc. einerseits, vom Dorf in die offene Landschaft andererseits werden unwiederbringlich zerstört. 3. Beliebte Spazier- und Wanderwege (entlang der Gräfte durch das Naturdenkmal Eichenallee zum Blinden Busch, zur Reithalle, zum Knapp) werden permanentem Straßenlärm ausgesetzt werden und ihren Erholungswert verlieren. Der vielgenutzte Radweg über den Axtbach nach Lette soll gekappt werden. 4. Verspielt wird das touristische Potenzial der Axtbachauen im Zusammenhang mit den wiederhergestellten Klostergärten, den denkmalgeschützten Höfen und dem Naturdenkmal Alleen, die unwiederbringlich zerstört werden. 5. Die Politik, einigen wenigen Eigentümern die ganze Last der Baumaßnahmen aufzudrücken, ist unfair. 6. Die Ursache für diese fatalen Planungen liegt in der falschen Entscheidung des in den 90er Jahren durchgeführten Linienbestimmungsverfahrens. Die Null-Lösung in Herzebrock-Clarholz ist angesichts der aktuellen Verkehrsentwicklung gerechtfertigt. Alternativen sind nie untersucht worden! (man hätte beispielsweise für Clarholz andenken können: eine Unterführung der B 64 unter der L 806 und unter der Verbindung Lindenstraße/Holzhofstraße bei Weiterführung nach Osten in lärmreduzierter Troglage bis zur vorhandenen beampelten Kreuzung am Bahnhof. 7. Durch die Weiterführung der A 33 wird LKW-Verkehr aus unserer Region verlagert auf die Autobahn. 8. Die Diskussion um die sog. Mautflüchtlinge muss dringend fortgesetzt, Gegenmaßnahmen müssen politisch verankert werden: Insbesondere die Viehtransporter (Fa. Tönnies, Rheda) müssen zurück auf die Autobahnen und dürfen nicht weiter das Verkehrsaufkommen durch die Orte belasten!
Ökologische Risiken	<p>Biotopvernetzung Axtbach und Wallhecken, Zerstörung der Axtbachaue mit ihren denkmalgeschützten Höfen und dem Naturdenkmal Alleen.</p>
Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden	<p>Längere Wegstrecken, aber kürzere Reisezeit zwischen Münster und Bielefeld. Die durch die Umgehung angestrebte Entlastung für Herzebrock-Clarholz wurde durch das seit 2000 rückläufige Verkehrsaufkommen bereits 2010 zum Teil erreicht.</p>
Alternativen	<p>Doppelte Bahntaktung für die Bahnstrecke nach Münster und Bielefeld,, „Grüne Welle“, Verkehrs- und Ansiedlungskonzepte von Industrie -und Wohngebieten mit kurzen Wegen zu den Einkaufsmöglichkeiten, Stadtentwicklungsplanung, Einbau von lärmoptimiertem Asphalt in der OD von Herzebrock-Clarholz (z. B. LOA 5D) mit Lärminderungspotenzial von bis zu 6 dB(A).</p>

Straßenprojekt (Bundesland)	B 064 n (NRW) Region: Münsterland - Ostwestfalen
Ansprechpartner	Bernhard Kremann Vorsitzender BVW b.kremann@gmx.de Thomas Röttger thomasroettger@gmx.de
	BVW steht für Bürgerinitiative Verkehrskonzept Warendorf
Zusammenfassung Kritikpunkte	Planung einer 3 streifigen Bundesstraße zur Verbindung der Oberzentren Münster und Bielefeld. Dazu sind mehrere Ortsumgehungen notwendig. <ol style="list-style-type: none"> 1. Abnehmendes Verkehrsaufkommen in der Region Verkehrszählung Ortsdurchfahrt Warendorf 2000 = 13.300 Fahrzeuge pro Tag 2005 = 13.445 Fahrzeuge pro Tag 2010 = 12.169 Fahrzeuge pro Tag 2. Die Null-Variante wurde beim Linienbestimmungsverfahren nicht untersucht. Die vorhandene Trasse ist nur zu 70 Prozent ausgelastet. Man wollte sich nicht mit dem Ausbau der vorhandenen Trasse beschäftigen! 3. Kosten-Nutzenfaktor laut Gutachter nicht korrekt ermittelt worden. 4. Beschleunigung der Reisezeit nur gering. 5. Keine große Entlastungswirkung auf den Ortsdurchfahrten! 6. Hohe Anziehungswirkung von überregionalen Verkehr! 7. Hohe Kosten u. a. durch riesige Brückbauwerke! 8. Zerstörung von Umwelt und Natur! 9. Ortsumgehungen Warendorf im vordringlichen Bedarf! Ortsumgehungen Beelen und Clarholz nicht im vordringlichen Bedarf. 10. Die durchschnittl. Pkw-Fahrzeit zur nächsten BAB-Anschlussstelle beträgt aktuell 14,6 Minuten.
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	Die Baukosten für Ortsumgehungen Warendorf würden sich für die 9 km auf ca. 40 Millionen Euro belaufen. Baukosten Beelen und Herzebrock /Clarholz unbekannt! [60]
Abschnitte in km	9 km im Warendorfer Süden Länge in Beelen und Herzebrock Clarholz unbekannt! [9]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	3-streifiger Ausbau der komplett B64n zwischen Münster und Rheda Wiedenbrück. Im Bereich Warendorf sind ca. 11 Brücken neu zu erreichen.
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuversiegelung	Flächenversiegelung rund um Warendorf ca. 100 ha.
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	Die Alttrasse würde in Warendorf an die Stadt Warendorf gehen. Über einen jährlichen Unterhalt liegen noch keine Kosten vor.
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Das Linienbestimmungsverfahren ist abgeschlossen, muß aber evtl. nochmals neu aufgerollt werden, da sich im Osten von Warendorf neue Erkenntnisse bezogen auf ein tangiertes Gewerbegebiet ergeben haben. Das Planfeststellungsverfahren ist noch nicht eingeleitet. Erste Planung sind bereits in den 60er Jahren gemacht worden.
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Von 2000 bis 2011 ist die Bevölkerungszahl um knapp 3.400 Einwohner (-1,2%) gesunken. Es wird mit einer rückläufigen Bevölkerungsentwicklung im Kreis Warendorf bis zum Jahr 2030 um 8,2 % gerechnet. Die Altersstruktur verschiebt sich massiv hin zu einer älteren Bevölkerung.
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	Der Altenquotient** liegt im Jahr 2010 bei 31,3. Im Jahr 2000 lag dieser noch bei 24,7. ** Mensch über 65 Jahre!
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	Auf der Ortsdurchfahrt Warendorf fahren aktuell ca. 13.000 Fahrzeuge, davon ca. 11.000 PKW 2.000 Güterverkehr und davon ca. 1.500 im Schwerlastverkehr über 3,5 to.

Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	Auf der alten Trasse wird prognostiziert das die Entlastungswirkung bei ca. 30 % liegen wird. Aber durch den überregional Charakter werden täglich ca. 25.000 Fahrzeuge zusätzlich in die Region um Warendorf gezogen.
Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	Rund um Warendorf werden ca. 200 bis 300 ha Wald- und Ackerland für den Bau der Straße benötigt. D. h. neben der versiegelten Fläche von ca. 100 ha. werden ca. 200 ha. für ein untergeordnetes Wegenetz und Ausgleichsflächen benötigt. Die Landwirtschaft wird durch die Zerschneidung massiv beeinträchtigt. Siedlungen wie die Walgernheide werden mit hohem Verkehrslärm belastet. Ebenso die Neubaugebiete Hanseviertel und Heuviertel. Auch die Bauernschaften im Warendorfer Süden sind massiv betroffen. Der Tourismus und der Naherholungswert der Region wir ebenso negativ beeinflusst.
Ökologische Risiken	Zerschneidung von großen Waldflächen. In der unmittelbaren Umgebung werden Schutzräume für bedrohte Tierarten negativ beeinflusst. Auswirkungen auf das Grundwasser sind noch nicht untersucht worden bzw. wurden noch nicht publiziert.
Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden	Es soll eine schnelle überregionale Verbindungen zwischen den Oberzentren Münster und Bielefeld realisiert werden.
Alternativen	Fertigstellung des letzten Bauabschnitts der Stadtstraße Nord in Warendorf, damit verbunden ist eine Entlastungswirkung der B64 Ortsdurchfahrt. Realisierung einer optimalen Umgehungsstraße für Freckenhorst. Ausbau der vorhanden Trasse inkl. grüner Welle mit einer modernen Ampelsteuerung. Ausbau der Waterstroate Richtung Freckenhorst.

Straßenprojekt (Bundesland)	B 064 n (NRW) Ortsumgehung Waren
Ansprechpartner	Interessengemeinschaft Warendorf-Süd e.V. (IWS), Kontakt: Albert Leendertse (Schriftführer), Rigaer Str. 11, 48231 Warendorf; Fon: 02581/1681; Mail: iws@b64n-nein.de; Web: www.b64n-nein.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	<p>Rückläufige Verkehrsentwicklung auf der B 64 (laut LWL-Verkehrszählungen 2000-2005-2010)</p> <p>Geringe Entlastung der B 64-Ortsdurchfahrt im Falle einer B 64n-Realisierung: Innerstädtischer Verkehr zu hohen Anteilen Quell-, Ziel- und Binnenverkehr</p> <p>Das Verlagerungspotenzial von der B 64-Ortsdurchfahrt auf die B 64n ist laut Gutachten der Planersocietät Dortmund (Juni 2009) als relativ gering einzuschätzen (Entlastung der Warendorfer B 64-Ortsdurchfahrt nur um etwa 3.750 Kfz/24h) Die maximale Belastung der B 64n-Ortsumgehung (OU) betrüge 19.100 Kfz/24h im Mittelabschnitt, sodass mindestens etwa 10.000 Kfz/24h neu hinzukämen (induzierter Verkehr).</p> <p>Starke Lärm- und Schadstoffbelastung für die angrenzenden südlichen Wohnviertel und die westlich gelegene Siedlung Walgernheide sowie vor allem für die Bauerschaften (hier kein Lärmschutz vorgesehen);</p> <p>Neue Verlärmung bisher unbelasteter Naherholungs-Landschaft.</p> <p>Verlust von Haus und Hof für zahlreiche Familien.</p> <p>Landschaftszerstörung durch die dreistreifige Kraftfahrstraße mit planfreier Anbindung an das vorhandene Wegenetz.</p> <p>Zerschneidung z. B. der intakten Bauerschaften Ostbezirk und Vohren in Gestalt des durchgehenden Straßenbaus in Dammlage.</p> <p>Zerstörung ökologisch wertvoller Naherholungsgebiete.</p> <p>Überplanung und Versiegelung wertvoller, vor allem land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen.</p> <p>Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe (u. a. durch Auflösung des bisherigen Wegesystems).</p> <p>Nichtberücksichtigung wesentlich günstigerer Alternativen (s. u.).</p> <p>Angesichts der demografischen Entwicklung weitere nicht zu rechtfertigende Verschuldung der öffentlichen Haushalte (bereits jetzt unzulängliche Finanzierung des Straßenerhalts!).</p> <p>Der Bundesrechnungshof beanstandete in seinen „Bemerkungen 2001“ den „zu hohen Ausbaustandard bei der Querschnittswahl oder der Trassenführung“ der B 64n.</p> <p>Die im Internet am 09.05.2002 veröffentlichte Projektbeschreibung als Bewertungsunterlage für den BVWP 2003 attestiert dem Projekt OU Warendorf lediglich eine „mittlere Bedeutung“. Umso unverständlicher ist die Einstufung in den „vordringlichen Bedarf“. (OU Beelen: ebenso „mittlere Bedeutung“, OU Herzebrock-Clarholz sogar nur „geringe Bedeutung“.)</p> <p>Wegen der aufgelisteten Kritikpunkte für den Bereich Warendorf, die auf die beiden anderen geplanten B 64n-OU'en Beelen und Herzebrock-Clarholz in noch höherem Maße zutreffen (jeweils „hohes Umweltrisiko!“), sollte das Straßenbauprojekt B 64n keine Aufnahme in den BVWP 2015 finden.</p> <p>In der Bevölkerung bildet sich gegenüber der dreistreifigen und planfreien B 64n-Planung geballter Widerstand. Die IWS (Vereinsgründung im Jahre 1993) hat seit dem Jahr 2003 über 500 zahlende Mitglieder. Die ca. 60 Eigentümer (vorwiegend Landwirte) entlang der Warendorfer Trasse haben sich zu einer Eigentümer-Gemeinschaft zusammengeschlossen und erklären, dass sie für das Projekt keinen Grund und Boden zur Verfügung stellen werden.</p>
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	<p>Baukosten:</p> <p>Im Projektdossier des BVWP 2003 werden die Kosten allein für die OU Warendorf mit 31,4 Mio. EURO veranschlagt. Im Oktober 2008 werden die Kosten bereits mit 36,87 Mio. € angegeben. Von 2008 bis 2012 hat sich der Preisindex für die Bauwirtschaft um 11,5 % erhöht. Das bedeutet, dass zurzeit mit Baukosten von mindestens 41,1 Mio. € zu rechnen wäre.</p> <p>Hinzu kommt das - wg. des B 64n-Ausbaustandards „dreistreifige Kraftfahrstraße“ - erforderliche parallele Verkehrswegesystem, was die Gesamtkosten weiter erhöht. Die überdimensionierte Planung mit ihren weiten Radien und dem hohen Flächenverbrauch verteuert die Planung unnötig. [40]</p>

Abschnitte in km	OU Warendorf 9 km Kraftfahrstraße plus erforderliches paralleles Wegesystem [9]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	Dreistreifige Kraftfahrstraße RQ 15,5 mit insgesamt acht aufwendigen Brückenbauwerken zur Gewährleistung einer planfreien Anbindung an das vorhandene Wegesystem (z. B. B 64 alt und B 475) bzw. die Verbindung mit der geplanten L 547n in der Bauerschaft Westbezirk.
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	17 ha Verkehrsfläche Straße + Nebenanlagen, Knotenpunkte + 34 ha Trassennebenanlagen (Böschungen, Mulden, Bodendeponien, Dämme), 18 ha Baustraßen, paralleles Wegenetz (keine Entsiegelung!) und Kompensationsflächen (etwa 55 ha). Der Bedarf an Kompensationsflächen könnte sich im Laufe des Planungsverfahrens noch erhöhen.
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	Nach Realisierung der B 64n wird die B 64alt und deren Unterhaltung inkl. Zuständigkeit für die Signalanlage in die Trägerschaft der Stadt Warendorf übergehen. Geschätzte jährliche Kosten mindestens 70.000 € (7 km x 10.000 €).
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Erstellung des technischen Vorentwurfs inkl. Landschaftspflegerischer Begleitplan in Bearbeitung
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Prognose Bevölkerungsentwicklung Kreis Warendorf 2009 – 2030: - 8,2 %.
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	„Altersquotient“ Die Altersklasse der über 64-jährigen wächst von 2010: 19,3 % auf 2030: 28,7 %, also um 48,7 %. Folgende Daten belegen die auffällige Entwicklung in den letzten Jahren: Gegenüber 2007 ging im Kreis Warendorf die Anzahl der angemeldeten Kfz um 7,1% zurück (im Münsterland um 9,5%) (Quelle: Prognos, Kreis Warendorf, S. 23)
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	(Zahlen der Bundesverkehrszählung auf der B 64 im Jahre 2010): Außerorts westlich von Warendorf: 8.071 PKW; 1.703 GV (davon 1.498 SV) - Ortsdurchfahrt Warendorf: 10.216 PKW; 1.953 GV (davon 1.456 SV) - Außerorts östlich von Warendorf: 968 PKW; 1.356 GV (davon 1.073 SV). Das Verkehrsaufkommen hat gegenüber dem Jahr 2000 deutlich abgenommen. So ist das Verkehrsaufkommen an den beiden Bundeszählstellen östlich der B 64 zwischen Warendorf (B 475) und Beelen (L 831) von 9.900 KFZ/24h auf 9.400 KFZ/24h um 500 Kfz/24 (-5,1%) zurückgegangen. Der Anteil des Schwerverkehrs hat von 12,1 auf 11,5 % abgenommen. Zwischen Beelen KFZ/24h (L 831) und Herzebrock-Clarholz (K 13) ist der Verkehrsrückgang von 12.000 auf 10.600 Kfz/24h (-1.400 Kfz/24h, - 11,7 %) noch ausgeprägter. Der Anteil des Schwerverkehrs hat sich von 15,8 auf 13,8 % verringert.
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	Aufgrund des großräumig auf die B 64n umgelenkten Verkehrs und des induzierten Verkehrs ist fast mit einer Verdoppelung des Straßenverkehrs im Warendorfer Stadtgebiet zu rechnen (bis 16.600 DTV auf der B 64n-Südumgehung plus etwa 6.000-8.000 Kfz/24h auf der Ortsdurchfahrt B 64alt) Quelle: IPW, Präsentation zum VEP 2010/2011, Folie 17.
Kritische alternative Verkehrsprognose (Mittelwert Minimal-Maximalszenario)	Eine solche Verkehrsprognose, die mit Szenarien arbeitet, wurde vom Vorhabenträger nicht vorgelegt. (keine Angaben)

Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	<p>Entlastungswirkung der B 64n für die Ortsdurchfahrt relativ gering:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. An der B 64-Ortsdurchfahrt befinden sich überwiegend Geschäfte und Betriebe, wie beispielsweise Auto-orientierte Unternehmen (Imbissstuben, Tankstellen etc.), nur wenige Wohngebäude. 2. Deutlich überwiegt der Quell-, Ziel- und Binnenverkehr, von dem die B 64n nur gering entlastet würde. <p>Stattdessen führt die derzeitige Trassierung unmittelbar an den südlichen Wohnsiedlungen und an der nach dem Krieg entstandenen Siedlung „Walgernheide“ entlang.</p> <p>Landwirtschaft: Großer Flächenverbrauch im Bereich der Land- und Forstwirtschaft, in einer Region, in der die Pachtpreise ohnehin schon stark angestiegen sind (Stichworte: Veredlungsregion, Biogas).</p> <p>Zugleich wirtschaftlich erschwerende Belastungen für die landwirtschaftlichen Betriebe wegen der schlechten Erreichbarkeit der Flächen aufgrund der zerschneidenden Auswirkungen der Krafffahrstraße.</p> <p>Verkehrsströme: Bei Realisierung der B 64n-Planung ist für das Warendorfer Stadtgebiet eine erhebliche Zunahme des Durchgangsverkehrs, vor allem des Schwerlastverkehrs zu erwarten.</p>
Ökologische Risiken	<p>Die über große Distanz in Dammlage geführte Straße gefährdet wertvolle Naherholungsgebiete und zerschneidet intakte Bauerschaften. In unmittelbarer Nähe zur Waldung „Landratsbüsche“ sind z. B. geschützte Biotope gefährdet und (Wald-)Biotopverbundsysteme beeinträchtigt. Seltene Tierarten (etwa streng geschützte Fledermausarten sind in ihrem Lebensraum bedroht. Die Bauerschaft Vohren ist Wasserschutzgebiet. Abschnittsweise verläuft die Trasse auf Sand- und Kiesschichten, was ein starkes Gefährdungspotenzial bei Gefahrstofftransporten darstellt.</p>
Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden	<p>Die offizielle Zielbestimmung in der Projektbeschreibung 2002 lautet: „Entlastung der Ortsdurchfahrt, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen.“</p> <p>Diese Definition des Planziels steht – wie beschrieben – im Widerspruch zur eigentlichen Funktion der B 64n und zu den Folgewirkungen der Straße. Auch die „Unfallrisiken“ sind auf der bestehenden B 64 als minimal zu bezeichnen. Dagegen sind die zu befürchtenden Unfälle auf der Schnellstraße B 64n erfahrungsgemäß in ihrer Gefährdung von Leib und Leben als wesentlich schlimmer einzuschätzen.</p> <p>Die Umweltbelastungen in Natur und Landschaft finden beim NKV keinerlei Erwähnung. Stattdessen dominieren die überschätzte Zeitersparnis zwischen Münster und Bielefeld und die in Euro umzurechnenden Transportkostensenkungen, ohne diese angemessen zu den belastenden Auswirkungen auf Mensch und Natur in Beziehung zu setzen.</p>

Alternativen

Stärkere Förderung der parallel zur B 64 alt verlaufenden Bahnstrecke Münster – Rheda (ca. 60 ungesicherte Bahnübergänge!). Seit Übernahme des Bahnverkehrs durch die NordWestBahn im Jahre 2003 sind große Zuwachsraten auf dieser Strecke zu verzeichnen. Laut Angaben des Zweckverbands Münsterland (ZVM) hat der Personenverkehr auf der Strecke Münster – Rheda-Wiedenbrück von 2001 bis 2010 um 74 % zugenommen (von 2.700 auf 4.700 Reisende). Das Fahrplanangebot wurde in dieser Zeit um 42 % ausgeweitet.

Seit einigen Jahren gibt es den Stundentakt auf der Strecke Münster – Bielefeld. Bei Sicherung bzw. Wegfall der ungesicherten Bahnübergänge wäre ein Halbstundentakt zwischen Münster und Warendorf möglich.

Aufbau eines Stadtbussystems in Warendorf, um den Auto-Binnenverkehr (MIV) zu reduzieren

Weitere Förderung des Radverkehrs mit dem Ziel Warendorf als „fahrradfreundliche Stadt“. Erste Anfänge sind gemacht (Fahrradstation, Fahrradschleusen an einigen Kreuzungen, Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in beiden Richtungen etc.).

Entlastende bauliche Maßnahmen an der B 64-Ortsdurchfahrt.

Die öffentliche Diskussion und die Ratsbeschlüsse (Verabschiedung diverser Resolutionen) sind – auch nach Erstellung eines neuen VEP, mit guten Ansätzen zugunsten umweltfreundlicher Mobilität - nach wie vor stark orientiert an der Forderung von „Umgehungsstraßen“, auch wenn die vom Rat befürwortete B 64n in ihrer Funktion und bei ihrem Ausbaustandard alles andere als eine den Interessen der Gemeinde dienliche Ortsumfahrung ist.

Straßenprojekt (Bundesland)	B 064 n (NRW) von Brakel/ Hemsben bis Höxter, hier zunächst erster Bauabschnitt Höxter bis Höxter/ Godelheim
Ansprechpartner	BI "Zukunft für Godelheim" Gründungsmitglied des BNVS, Kontakt: Hildegard Lammert, Tel.: 05271/37962, Email: hildegard.lammert@arcor.de, Walter Müller-de Reuter, Tel. 05271/38346 Email: dereuter17@aol.com, OWL Bündnis gegen überflüssigen Straßenbau, Marion Ernsting (Bezirkskonferenz Naturschutz OWL)
Zusammenfassung Kritikpunkte	Planung einer 4 spurigen Bundesfernverkehrsstraße in unmittelbarer Höhe und Nähe der örtlichen Wohnbebauung des Ortes Godelheim, fehlende Alternativenprüfung im Linienbestimmungsverfahren und bei der Umweltverträglichkeitsstudie, zusätzlicher Flächenverbrauch, kein Bedarfsnachweis, lt. Messungen des BAST 2005 und 2010 nur im SLV steigende Verkehrszahlen, tatsächlicher Bedarfsrückgang aufgrund des Rückgangs der Bevölkerung im Einzugsgebiet sowie überproportionalen Rückgangs der Erwerbsfähigen von aktuell 40.000 (2012) auf 30.000 (2030) bzw. Anstieg der über 60-Jährigen im Kreis Höxter, keine Entlastungswirkung, stattdessen Verlagerung der Verkehrsbelastung auf eine parallele Trasse in unmittelbarer Nähe (in nur 20 m Abstand zu den Wohnhäusern) zu Wohn- und Naherholungsgebieten, Abtrennung eines Wohngebietes vom Ort, Schadstoff- und Lärmimmissionen trotz 700 m langer und mind. 4 m hoher Schallschutzwand oberhalb der Grenzwerte, Kumulation der Immissionen durch parallelen Bahnverkehr, fehlende rechtskräftige parallele Planung der Anbindungsbereiche der B 83 (keine Berücksichtigung des Kreuzungsbereichs im Planfeststellungsverfahren), induzierter Verkehr durch Mautausweichstrecke für die A2, Nichtberücksichtigung günstigerer Alternativen; hohe ökologische Risiken, erhebliche Beeinträchtigungen durch Querung mehrerer geschützter Naturräume, darunter 3 Natura-2000-Gebiete; fehlerhafte FFH Verträglichkeitsprüfung, lt. Richtlinien für integrierte Netzgestaltung gravierender Nutzungskonflikt (großräumige Straßenverbindung innerhalb bebauter Gebiete), keine Wohnbauentwicklung möglich, Sperrriegelbildung, fehlerhafte Kosten-Nutzen Analyse, großflächige Verluste wertvoller landwirtschaftlicher Nutzflächen.
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	22,6 Mio € Baukosten + Planungs- und Unterhaltungskosten+ Grunderwerbskosten + Ausgleichsmaßnahmen durch Querung und Beeinträchtigung der FFH Gebiete, Abriss von Wohnhäusern+ bisher vorhandene Trassen bleiben bestehen und erfordern weitere Unterhaltungskosten+ Neubau eines Sportplatzes [22]
Abschnitte in km	Erster Bauabschnitt 4,88 km, verbindet die Ortschaften Höxter und Höxter-Godelheim, weitere Planungsabschnitte, für die Nutzung als überregionale Anbindung, sind planungsrechtlich noch nicht gesichert, die Finanzierung und Realisierung ungeklärt [5]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	2+ 1 Ausbau, im Ortsbereich Godelheim 4-streifig (alte Trasse: 2-streifig, bleibt bestehen) keine Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich der Wohnbebauung, mit 4 Brücken, Über- und Unterführungen. Ortszerschneidung durch eine über 700 Meter lange Schallwand. Resultat = Abtrennung des Ortsteils Maygadessen, absurde Tunnelplanung für Radfahrer und Fußgänger unter der Bahn und der Straße mit 38 Metern Tunnellänge, ebenso absurde - neuerdings alternative, nicht im Planfeststellungsverfahren verankerte - Brückenplanung über die Bahn und Straße. Vor Höxter Verringerung des Ausbaustandards auf 2 spurigen Ausbau, „Nadelöhr“ Höxter bleibt bestehen, erneuter Nutzungskonflikt- überörtlicher Fern- und Schwerlastverkehr wird durch die Stadt Höxter (mit angrenzenden Schulen und Wohngebieten) geleitet

Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuversiegelung	<p>Erster Bauabschnitt: u.a. ca. 3,7 km bis Bahnübergang Höxter x z.B. 12 m Breite = 4,44 ha +Verbreiterung bis Ortsschild Höxter ca. 0,6 ha, + Bauwerke (Auffahrten, Anbindungen, Brücken, Wege) ca. 0,15 bis 0,2 ha.</p> <p>Bei einer alternativen Trassenführung könnten 74% der versiegelnden Flächen eingespart werden. Nach früheren Angaben des Landesstraßenbauamtes soll der Flächenverbrauch der Bahntrasse in etwa gleichgroß sein mit dem Flächenverbrauch der Nethetrasse. Hierbei wird nicht berücksichtigt, dass bei einer Konversion von Bahntrasse in Ottbergen und östlicher Verschwenkung in Godelheim sich der Flächenverbrauch um ca. 70.0000 qm reduzieren lässt.</p>
Stand der Planung bzw. Umsetzung	<p>Planfeststellungsverfahren läuft seit Oktober 2011; erste Planungen seit 1985, am 25.10.2011 von der Priorisierungsliste NRW der Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes gestrichen, nach Abschluss der aktuellen Planungsstufe wird über die Priorität entschieden.</p>
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	<p>Aufgrund einer angeblich umfassenden Verkehrserhebung im September 2007 mit Befragungen von Verkehrsteilnehmern an drei Standorten und Verkehrszählungen an neun Knotenpunkten wurden für den Ort Godelheim 15.000 Kfz pro 24 Stunden ermittelt. Bei näherer Betrachtung ist die Zählung lediglich an einem Tag im September 2007 durchgeführt worden, die Datenerhebung damit nicht repräsentativ.</p>
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	<p>Die von Straßen-NRW abgegebene Verkehrsprognose beläuft sich auf 14.345 Kfz/24h für das Jahr 2025.</p>
Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	<p>Signifikanter Anstieg der von Immissionen belasteten Anwohner aufgrund der neuen Trassenführung, die Zahl der Entlasteten ist deutlich geringer.</p> <p>Sperrriegelbildung bei Anbindung der B 83n an die B 64n durch ca. 8 m hohen Damm und 30m langes Überbrückungsbauwerk bei Querung der Nettheaue + mind. 4 m hohe und 700 m lange Lärmschutzwand. Der Ort Godelheim wäre von Süden und Westen von meterhohen Dämmen, Mauern und Über-/Unterführungsbauwerken umgeben, die Flüsse Weser und Nethe im Osten der Ortschaft und die Wasserflächen der Kiesabbaugebiete im Norden bilden natürliche Begrenzungen, so dass eine weitere Ortsentwicklung verhindert würde.</p>
Ökologische Risiken	<p>Straßenbauprojekt wird als "Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag" geführt. Betroffenheit von Natura-2000-Gebieten: FFH-Gebiet "Nethe" (DE-4320-305), FFH-Gebiet "Grundlose-Taubenborn (DE-4222-302) und FFH-Gebiet "Buchenwälder der Weserhänge" (DE-4222-301).</p> <p>Biotopverbundsysteme beeinträchtigt, Bahnkörper (Kernfläche u. Korridor für Schlingnatter, Kammmolch), Nethe (Zerschneidung eines unverbauten Flusses mit dynamischer Aue), Inanspruchnahme von wichtigen Flächen als Verbindungselement (z.B. Bahnkörper zu Gewässer für Kammmolch), Eingriff in Pufferflächen der genannten FFH-Gebiete. Betroffenheit geschützter Biotope/§30-BNatSchG: 4222-501 (Fließgewässerbereiche (natuerlich o. naturnah, unverbaut), 4222-528 (Seggen- und binsenreiche Nasswiesen).</p> <p>Zerschneidung bedeutender Naherholungsgebiete: Naherholungsgebiet Maygadessen, Bruch, Taubenborn, Langer Berg, Brunsberg, Ziegenberg, Zerschneidung bisher "unzerschnittener, verkehrsarmer Räume": Nettheaue. Zerschneidung von Wasserschutz- und Überschwemmungsgebieten und Auenbereichen: Nettheaue, Taubenborn mit Hechtgraben.</p> <p>Auch BUND und LNU lehnen deshalb die sogenannte „optimierte Bahntrasse“ ab, da die Trassenführung dieser Variante u.a. zu massiven Beeinträchtigungen der für den Naturschutz landesweit bedeutenden FFH-Gebiete führt.</p>

<p>Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden</p>	<p>Der Ausbaustandard der B 64 als überregionale Fernverkehrsstraße soll erweitert werden. Die neue Trasse würde in unmittelbarer Ortsrandlage parallel der Bahnlinie geführt, trennt den Ortsteil Maygadessen vom Ort Godelheim ab. Der Bau der B 64n soll den so genannten Lückenschluss herbeiführen. Tatsächlich kommt der Verkehr, wie auch bisher, an den Kreuzungen der Kreisstadt Höxter zum Erliegen. Die Innenstadt Höxter ist das Nadelöhr der B64. Die viel beschworene Lücke im Straßenverkehrsnetz würde ausschließlich auf dem Papier geschlossen. Der Verkehr würde auch nach dem Bau einer B64n im Nadelöhr Höxter – dem bisher schwächsten Glied und auch in Zukunft schwächsten Glied der Kette – zum Erliegen kommen, und zwar je mehr Verkehr fließt und je schneller er auf Höxter zufließt. Vor allem eine Zunahme des Schwerlastverkehrs, auch in Form von Mautausweichverkehr, würde die Verkehrssituation gerade im Nadelöhr Höxter noch verschärfen. Vielfach wird behauptet, die B64n würde dringend benötigt um die Infrastruktur zu verbessern. Die Strecke des geplanten gesamten Neubaus (Abschnitte 1,2 und 3) zwischen Brakel/Hembsen und Höxter beträgt ca. 13 km. Durch den Neubau des gesamten Abschnittes, für den man jetzt 12-14 Minuten braucht, könnten nur 2 bis höchstens 4 Minuten Fahrzeit eingespart werden. Im Bereich des Neubaus des 1. Abschnittes zwischen Godelheim und Höxter ergäbe sich ein Zeitersparnis von ca. 30 Sekunden!</p>
<p>Alternativen</p>	<p>Nutzung der vorhandenen und nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens verworfenen Planungsunterlagen für die Trassenführung auf der östlichen Ortsseite Godelheims mit geringeren Nutzungskonflikten und Flächenverbrauch, Veränderung der Linienführung mit größerer Entfernung von den Wohngebieten (nutzbarer Korridor/landwirtschaftliche Nutzfläche vorhanden), Verzicht auf Parallelstraßen dafür Ortsumgehung und Rückführung auf bestehende Trassen der B 64 im Bereich Ottbergen bis Höxter. Eine möglichst vollständige Rückführung des Mautausweichverkehrs (Schwerlast- bzw. Fernverkehr) von der B 64/ 83 zurück auf vorhandene Autobahnen für die großräumige überregionale Verkehrsanbindung, Durchfahrverbote für den Schwerlast-Fernverkehr über 12 t für Städte und Gemeinden; Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 30km/h. Alternativen wurden bisher nicht ausreichend geprüft, das aktuelle Planverfahren leidet an erheblichen formellen und materiellen Mängeln.</p>

Straßenprojekt (Bundesland)	B 064 n (NRW), Teilstück Beelen von der geplanten 2+1 Bundesfernstraße zwischen Telgte und Rheda-Wiedenbrück
Ansprechpartner	Andreas Künnemeyer, Greffener-Straße 24, 48361 Beelen, Telefon 02586-970043

Zusammenfassung Kritikpunkte

Überhöhte Verkehrsprognose im PKW als auch im Schwerlastbereich. Nach den Ergebnissen der Prognose aus 2006 von der Ingenieurgruppe IVV Aachen für 2020 werden im Prognosefall 2020 20.100 Kfz/Tag (DTV) auf der B 64 Ortsdurchfahrt Beelen (Mitte), westlich von Beelen 13.500 Kfz/24h und östlich 12.500 Kfz/24h erwartet.

Für den Analysefall 2005 wurden westlich von Beelen 14.800 Kfz/24h und östlich 12.500 Kfz/24h ermittelt sowie in der Ortsmitte von Beelen von 20.700 Kfz/24h.

Obwohl üblicherweise die Verkehrsbelastung vom Analysefall zum Prognosefall zunimmt, werden für den Prognosefall 2020 westlich von Beelen um 1.300 Kfz/24h und in Beelen Mitte um 600 Kfz/24, geringere Belastungen angegeben. Nur östlich von Beelen wird eine Zunahme um 500 Kfz/24h auf 13.000 Kfz/24h erwartet.

Weiterhin hat die IVV die Prognose für 2020 mit B64n erstellt. Dabei werden in Beelen Mitte 9.100 Kfz/24h, B64 westlich 19.700 Kfz/24h, B64 östlich 20.500 Kfz/24h und B64n OU Beelen 17.500 Kfz/24h erwartet.

Der Vergleich der Angaben für den Analysefall 2005 und den Prognosefall mit B64n für 2020 zeigt, dass es durch die B64n zu einer erheblichen Verkehrszunahme von 4.900 Kfz/24h (westlich) bis 8.000 Kfz/24h (östlich) kommen soll. Durch die B 64n werden also in erheblichem Umfang zusätzliche Verkehre angezogen, die ohne die B 64 n nicht auftreten.

Nach den Ergebnissen der SVZ 2010 sind zwischen Warendorf und Beelen B64 nur 9.300 Kfz/24h und zwischen Beelen und Herzebrock-Clarholz 10.600 Kfz/24h (DTV). Vergleicht man diese Zahlen mit dem Analysefall 2005 so ist zu erkennen, dass die Belastung 2010 um 5.500 Kfz/24h bzw. 1.900 Kfz/24 geringer war, als im Analysefall für 2005 angenommen.

Weiter zeigt die differenzierte Auswertung der Zahlen der Straßenverkehrszählungen 2000 bis 2010, dass es sowohl westlich (-5,4 %) als auch östlich (-11,6 %) seit 2000 zu einem Rückgang des Verkehrs gekommen ist.

Diese Zahlen zeigen wie unrealistisch die Prognose von IVV, die im Auftrag von Straßen NRW erstellt wurde ist.

Erst die geplanten Umgehungen an der B 64 machen die Strecke besonders für LKW-Verkehre (Mautausweichverkehre), die von der A1 auf die A2 wechseln wollen attraktiv. Nach der IVV-Prognose werden 1.860 LKW auf die B 64n gezogen, sofern man keine weitere Steigerung im Nahbereich für den LKW-Verkehr unterstellt. Der LKW.-Verkehr auf der B 64 alt ist in den letzten Jahren bereits deutlich zurückgegangen (-10 % westlich und -23 % östlich von Beelen laut SVZ 2000 und 2010). Dadurch wird der Schwerlastverkehr überproportional ansteigen und den Lärmpegel insgesamt (besonders nachts) als auch die Schadstoffemissionen in Beelen erheblich erhöhen. Verkehrsfluss hemmend sind in Beelen auf 1,6 km fünf unregelmäßige LSA. Momentan wird die Ortsmitte durch die B64 und das Schienennetz zerschnitten. Die zusätzliche B64n in Dammlage im Norden würde zukünftig die Querung von Nord nach Süd erschweren und isoliert die Wohngebiete im Norden von Beelen. Fehlende Verkehrs- und Ansiedlungskonzepte von Wohn- und Geschäftshäusern als auch Auslegungen von Industriegebieten erzeugen überflüssigen Verkehr. Der Großteil der Bevölkerung wohnt südlich der B64, aber Schul-, Sport- und Einkaufszentren liegen nördlich. Südlich befindet sich ebenfalls das Industriegebiet, die B64n ist allerdings nördlich geplant. Die demographische Entwicklung und die ab 2013 angestrebte Verdoppelung des Bahntaktes werden den seit 2000 rückläufigen Kfz-Verkehr in Beelen weiter absinken lassen.

Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	Kosten der B64n Teilstück Beelen: 16,7 Mio. € (Angaben aus 10/2008). Im BVWP-Projektossier 2003 wurden die Kosten noch mit 12,8 Mio. € angegeben. Dies entspricht in 5 Jahren einer Kostensteigerung um 30,5 %. Dabei ist zu beachten, dass nicht angegeben wurde auf welches Jahr sich die Kostenermittlung bezieht und die Kosten seit 2008 im Straßenbau bis 2012 um 11,5 % zugenommen haben. Das bedeutet nach heutigem Baupreisindex des Statistischen Bundesamtes kostet die Umgehung 18,6 Mio. €. [18]
Abschnitte in km	Teilabschnitt Beelen ca. 4,1 km [4]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	2+1 mit vermutlich 5 Brücken
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuversiegelung	Grob geschätzt sind es etwa 45 ha Verkehrsfläche inkl. Bau- und betriebsbedingter (Wasser, Boden) Beanspruchung und zusätzlich ca. 45 ha Ausgleichsflächen. k. A. zum Ausgleichsnetz durch Straßen NRW.
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	2,5 km, 5 LSA und 1 Brücke demnach ca. 25.000 € Unterhaltungskosten pro Jahr für die Gemeinde Beelen.
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Seit den 60er Jahren laufen die Planungen. Beginnend mit 4-spuriger Straße und südlichem Verlauf. 1990- 1995: Umweltverträglichkeitsstudie. 1995- 2004: Linienbestimmung als Bundesfernstraße 2+1. 2003: Zurückstufung von Beelen. 2004 - 2006: Prüfauftrag für WAF und H-C zu den Anschlussstellen.
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Von 2009-2030 in Beelen -6,4% (S. 16 im Prognosereport).
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	Ab 65 jährigen 2009 26,3 %, 2030 45,7 %.
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	Nach Erkenntnissen der Ingenieurgruppe IVV Aachen aus 2005: Westlich Beelen: 14.800 Kfz/24h, Ortsmitte Beelen: 20.700 Kfz/24h, Östlich Beelen: 12.500 Kfz/24h.
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	2020 im Nullfall ohne Umgehung. Westlich Beelen: 13.500 Kfz/24h (SV: 12 %: 1.620 LKW/24h) OD Mitte von Beelen: 20.100 Kfz/24h (SV: 18 %: 3.618 LKW/24h) östlich Beelen: 13.000 Kfz/24h (SV: 18 %: 2.340 LKW/24h) 2020 mit B64n Westlich Beelen: 19.700 Kfz/24h (SV: 18 %: 3.546 LKW/24h) OD Mitte von Beelen: 9.100 Kfz/24h (SV: 5 %: 455 LKW/24h) Östlich Beelen: 20.500 Kfz/24h (SV: 20 %: 4.100 LKW/24h)
Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	Beschallung von alter B64 und B64n im nördlichen Bereich von Beelen. Extreme Steigerung des nächtlichen Lärmpegels durch dauerhaften SV auf B64n, erhöhte Preise für Landwirtschaftsflächen, extreme Landverknappung für die Landwirtschaft, erheblicher Eingriff in die landwirtschaftliche Struktur des Gesamttraums.
Ökologische Risiken	Biotopvernetzung Axtbach und Wallhecken
Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden	Längere Wegstrecken aber kürzere Reisezeit zwischen Münster und Bielefeld. Die durch die Umgehung angestrebte Entlastung für Beelen wurde durch das seit 2000 rückläufige Verkehrsaufkommen bereits 2010 erreicht.
Alternativen	Doppelte Bahntaktung ab 2013, „Grüne Welle“, Verkehrs- und Ansiedlungskonzepte von Industrie -und Wohngebieten mit kurzen Wegen zu den Einkaufsmöglichkeiten, Dorfentwicklungsplanung, Einbau von lärmoptimierten Asphalt in der OD von Beelen mit Lärminderungspotenzial von bis zu 6 dB(A).

Straßenprojekt (Bundesland)	B 066 n (NRW) zwischen B 239, Detmolder Straße, 32791 Lage, Höhe Gewerbegebiet Seelenkamp und B 238, Lemgoer Straße, Anschluss B 66n Richtung Ostwestfalenstraße Blomberg
Ansprechpartner	BI "B 66n- ohne uns !", 32791 Lage Kontakt: Gerhard Bicker (Pressesprecher) Tel. 05232- 66728 (vormitt.) Email: g.bicker@t-online.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	-Teils rückläufige bzw. stagnierende Verkehrszahlen (mehrfach eigene Zählung mit anerkanntem V.-Zählgerät durchgeführt) -Entlastung der Innenstadt Lages fraglich, bzw. teils mehr BE-lastung prognostiziert. (Dieses musste sogar "Straßen(bau) NRW" zugeben) -Überregional sehr seltenes Vogelrastgebiet, FFH Biotopverbundfläche und Naturschutzgebiete werden zerschnitten -Großflächiger Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen -Weiterer Kaufkraftabfluß der Innenstadt (37000 E.) durch Umfahrung dieser, wird befürchtet
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	Planungen laufen schon seit ca. 40 Jahren, d.h. immense Vorlaufkosten. Angedacht für Abschnitt B 66n: ca.15 MIO € [15]
Abschnitte in km	Ca. 8 km verbindet :siehe Punkt 1: "Straßenprojekt" [8]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	Wahrscheinlich 4-streifig, mit 2 Brücken, div. Einschnitten und Anschlüssen.
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	Noch nicht konkret errechenbar, da noch in Linienfindung.
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	Lage, Ostring, Triftenstraße (Gemeindestraßen, Trägerschaft Stadt Lage), ca.3 km; B 66 Lemgoer Straße, Lagesche Straße, ca.7 km (Bundesstraße) und B 238 Detmolder Weg, ca. 4 km (Bundesstraße).
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Linienfindung läuft seit ca. 2005, Verfahren aktuell angeblich zurückgestellt. Andere Teilstücke (B 239n) um Lage priorisiert.
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Von 2008 bis 2030 für den Kreis Lippe : -10,7 %.
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	2006 : 19,7 %, 2050 : ca. 30%.
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	In 2010 : B 66 alt 7.500 gesamt.
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	Prognose B 66 alt, Nullfall / 2015 : 9000 gesamt Prognose B 66 alt, Nullfall / 2025 : 6500 gesamt (!) (Zählung Straßen NRW) Prognose B 66n in 2025 ist schwer einzuschätzen, da von anderen Neuplanungen "genährt"
Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	Alte Trassen würden nicht zurückgebaut, sondern weiter genutzt. Verkehrszunahme an mindestens zwei Punkten der Innenstadt, bei Neubau der B 239n, wie geplant, von ca. 2000- 3000 FZ/T. zusätzlich. Orsteil Heiden würde in Ost-West Richtung etwas entlastet (ca. 400 FZ/T.) Lemgoer Str. B 66 alt Entlastung dann ca.3000 FZ/T. Gebiete mit bedeutender Freiraumfunktion.
Ökologische Risiken	zeitlich noch nicht in relevanter Planungsstufe ansonsten: s.o.

Stichworte Kritik
Planrechtfertigung - Welches
verkehrliche Problem soll gelöst
werden

Innenstadt Lages wird nach Bau des Teilstücks B 239n um OT Ehrentrup,
mündend in B 66n, wie beschrieben, nur partiell entlastet. Teilweise stärkere
Belastung, besonders dann auch für B 66n. Zu befürchtender Kaufkraftabfluß.
s.o.

Alternativen

Vorhandene Alternativen: Bahnstrecke Lage- Lemgo. Erhöhung der
Taktfrequenz. Zeitersparnis.
B 66 alt ist leicht zu erreichen. Ggf. Ausbau der gemeindlichen Zufahrtstraßen
Überregionaler Verkehr schon frühzeitig Ostwestfalenstraße nutzen (Bielefeld/
Brakel).

Straßenprojekt (Bundesland)	B 085 (Bayern) partieller Ausbau zwischen Kronach und Ludwigsstadt
Ansprechpartner	VCD Bayern e.V. Gerd Weibelzahl Tel. 0160/9460 5819 gerd.weibelzahl@vcd-bayern.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	Der nördliche Landkreis Kronach verliert sukzessive Einwohner. Dennoch wird die B 85 teilweise dreispurig ausgebaut. Nun sollen weitere Ortsumfahrungen gebaut werden

Straßenprojekt (Bundesland)	B 087 n (Sachsen- Anhalt) von Hassenhausen bis Naumburg-Schönburg
Ansprechpartner	"Rettet das Saaletal" e.V., Kontakt Dr. Helmut Schache (Sprecher), Tel.: 49.34463.33200, Mobil: +49.171.3628333, Email: InitiativeUmgehungBK@t-online.de, Webseite: www.rettet-das-saaletal.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	Die erwartete Entlastung für die bestehende B87 beträgt lediglich 1.500 von prognostizierten 10.000 Fahrzeugen. Dagegen weist die für die B87n berechnete zukünftige Belegung von 6.-11.000 Fahrzeugen auf eine enorme Belastung der Region durch bisher nicht vorhandenen Verkehr hin. Mit je 2.500 zusätzlichen Fahrzeugen an den beiden "Enden" der B87n steigt der Verkehr dort höher, als er in den entlasteten Ortslagen sinkt. Die geplante Trasse verschlingt fast 100ha besten Ackerboden und berührt 3 Natura-2000- Gebiete mit geschützter Flora und Fauna. Eine 1.200m lange und 60m hohe Brücke zerschneidet die Sichtachsen der Burgen Saaleck und Rudelsburg, die wesentlichste Bestandteile des Antrages der Region auf den Welterbetitel "Der Naumburger Dom und die hochmittelalterliche Herrschaftslandschaft an Saale und Unstrut" darstellen, ja stellt den Erfolg des ganzen Antrag in Frage.
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	Die B87n mit ihren ca. 80 Mill € Baukosten stellt keine Entlastung sondern eine Belastung für die Region dar. Einfachste Regelungen wie z.B. Tempo 30 und ein Nachtfahrverbot für LKW, wie es in anderen Kurorten längst Praxis ist, bringen wirkliche Entlastung für die Anwohner der B87, und das sofort. Eine Verbindung der Metropolregionen Nürnberg - Erfurt - Leipzig ist nach Fertigstellung der A71 über die A38 besser gegeben, als durch eine B87n, die sich immer noch durchbzahlreiche Ortschaften quält. Letzteres würde weitere Baumaßnahmen nach sich ziehen, wie eine OU in Eckertsberga oder Wethau und den Dörfern dazwischen. Die derzeitigen Unterhaltungslasten der B87n betragen jährlich 250 T€ (25 km x 10 T€) plus überproportionaler Zuschlag für die fast 2 km lange Brücke. [80]
Abschnitte in km	Der 1. Abschnitt (OU Bad Kösen, 11,3 km) verbindet Hassenhausen mit der B88 bei Prießnitz. Er bildet mit dem 2. Abschnitt (OU Naumburg, 13,5 km) durch den Anschluß der B88 an die alte B87 zwischen Naumburg und Wethau einen funktionellen Zusammenhang. [25]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	2- streifig (alte Trasse 2- streifig) mit einer 1.200m lange und 60m hohe Brücke über die Saale und einen 45 tiefen Einschnitt in den anschließenden Wachtberg
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	Die Nettozunahme der Verkehrsfläche beträgt ca. 100 ha.
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	Die B87n erzwingt ein Umwidmung von ca. 15 km der alten B87 in kommunales Eigentum der Stadt Naumburg. Die geschätzte jährliche Unterhaltungslast beträgt 150 T€ (15 km x 10 T€).
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Das Planfeststellungsverfahren für den 1. Abschnitt ist abgeschlossen, es besteht Baurecht. Das Planfeststellungsverfahren für den 2. Abschnitt befindet sich derzeit nach Abschluß des Einspruchsverfahrens.
Schon realisierte Bauwerke	Bisher wurde nur der Knoten hinter Naumburg so gebaut, das die B87n dort einbinden kann.
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Die Region des Burgenlandkreises verlor in den Jahren 1990 bis 2010 19% ihrer Einwohner. Nach einschlägigen Prognosen wird sich bis 2025 dieser Trend mit Verlust von weiteren 21% fortsetzen.
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	Die verbleibende Bevölkerung überaltert überdurchschnittlich. So stieg der Anteil der über 65jährigen von 14,1 % in 1990 auf über 23,1 in 2007.
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	Die letzte offizielle automatische Zählung (2008) zeigt eine Verkehrsbelegung der B87n von 8.771 Kfz-Verkehr/Tag und 593 Schwerverkehr/Tag.

Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	Die Verkehrsprognose spricht von einer Belegung der neuen B87n mit 6-11.000 Fahrzeugen, darunter 1.000 LKW. Gleichzeitig verbleiben auf der alten B87 7.500 Fahrzeuge (leider ohne Angabe für Schwerverkehr)
Kritische alternative Verkehrsprognose (Mittelwert Minimal-Maximalszenario)	Der wenige Durchgangsverkehr (laut Verkehrsgutachten <15%) wird nach Fertigstellung der A71 über die A71/A38 und die A4/A9 schneller vorankommen. Der weitaus größere Teil an Binnen- Ziel- und Quellverkehr wird durch den demographischen Wandel mehr abnehmen, als durch die Entlastung um 1.500 Fahrzeuge.
Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	Beanspruchung landwirtschaftlicher/forstwirtschaftlicher Flächen mit 100 ha. Bad Kösen (5.000 Einwohner) soll 1.500 Fahrzeuge weniger, aber Städte wie Eckartsberga (2.400 Einwohner) oder Gemeinden wie Wethau (1.000 Einwohner) bekommen 2.500 Fahrzeuge mehr. Kulturgeschichtlich einmalige Bereiche (Hochmittelalterliche Kulturlandschaft im Saaletal, Schlachtfeld Jena-Auerstedt 1806) werden zerschnitten.
Ökologische Risiken	Betroffenheit von Natura-2000-Gebieten, Zerschneidung bisher "unzerschnittener, verkehrsarmer Räume"
Alternativen	Wenn in der Region eine Entlastung gebraucht wird, dann eine vom Norden nach dem Osten von Naumburg. Mögliche Projekte wie die alte Bahntrasse werden nicht betrachtet. Ein aktuelles Verkehrskonzept, dass alle Verkehrsmittel miteinander verbindet, fehlt.

Straßenprojekt (Bundesland)	B 087 n (Sachsen)
Ansprechpartner	BI "Alternative B87 e.V." Kontakt Dirk Werner (Vorsitzender), Tel 0151-5715-2436, email: info@alternative-b87.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	Die B87n ist als Neubau auf der grünen Wiese geplant. Die aktuelle Verkehrssituation rechtfertigt mit 8.000 - 9.000 Fahrzeugen pro Tag keinen vierspurigen Neubau. Die Bevölkerungszahlen in der Region Torgau sind rückläufig, bis 2025 minus 34%! Derzeit durch die Planer keine Berücksichtigung des Ausbaus vorhandener Trassen z.B. B2/S4 zwischen Leipzig und Eilenburg. Trassenvariante durch die Parthenaue (FFH Gebiet) als Vorzugsvariante in den Planungsunterlagen. Diese zerschneidet die Taucha-Eilenburger Endmoräne, das zweitgrößte unzerschnittene Gebiet in Sachsen >40km ² .
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	360 Mill. € Baukosten veranschlagt, Planungskosten in Höhe mehrerer Millionen Euro. Unterhaltungskosten von >600 t € p.a. Umwidmung der B87 geplant, Abwälzung der Unterhaltungslasten auf den Landkreis Nordsachsen. [360]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	4-streifig, autobahnähnlich, unbegrenzte Geschwindigkeit
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	Versiegelung von 720.000 m ² Fläche.
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Raumordnungsverfahren aufgrund massiver Bürgerproteste seit Ende 2011 ausgesetzt.
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	PKW: 7-8.000 LKW: 1-1.500
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	25.000 Fahrzeuge, Prognosen sehr fraglich.

<p>Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)</p>	<p>Das Straßenbauprojekt beruht auf fehlerhaften Planungsgrundlagen: Die Ziele des ROV entsprechen nicht dem Leitbild des Landesentwicklungsplanes (LEP 2003). Der Korridor für den Neubau der B 87 entspricht nicht den Vorgaben des 5. Fernstraßenausbaugesetzes vom 4.10.2004 und dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen.</p> <p>Das Raumordnungsverfahren behauptet in den zur Auslegung bekanntgegebenen Unterlagen eine bereits rechtskräftige Teilfortschreibung des Regionalplanes Westsachsen. Tatsächlich ist die Teilfortschreibung noch nicht abgeschlossen. Der Regionale Planungsverband geht sogar von erheblichen zeitlichen Verzögerungen aus. Damit ist die Auslegung aber rechtswidrig, da die ausgelegten Unterlagen einen Rechtszustand behaupten, der nicht, noch nicht, oder nicht so besteht bzw. in Zukunft bestehen wird. Dadurch werden die Träger öffentlicher Belange getäuscht und können ihrer gesetzlich vorgeschriebene Aufgabe im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nicht gerecht werden.</p> <p>Die im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung ermittelten Daten stützen nicht in allen Punkten die daraus von der Planungsbehörde gezogenen Schlussfolgerungen.</p> <p>Die Belange des Umwelt- und Naturschutzes (Arten-Biotopschutz, ökologisches Verbundsystem) wurden bei der Festlegung des Korridors nicht adäquat berücksichtigt.</p> <p>Der Naherholungswert der an die nordöstliche Leipziger Stadtgrenze anschließenden Kulturlandschaft mit ihrem Landschaftsschutzgebiet Parthenaue - sowohl für die Bewohner der Region zwischen Taucha und Machern, als auch besonders für die Erholungssuchenden der Stadt Leipzig - wurde offensichtlich völlig unterbewertet.</p> <p>Die geologische Bedeutung der betroffenen Gebiete wurde bei der Festlegung des Korridors nicht adäquat berücksichtigt.</p> <p>Das Konfliktpotential des Vorhabens wurde bei der Festlegung des Korridors nicht ausreichend berücksichtigt.</p> <p>Die bisherige Projektplanung beruht auf teilweise fehlerhaften Kostenschätzungen.</p>
<p>Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden</p>	<p>Ausführliche Darstellung finden Sie in der Stellungnahme der BI Alternative B87 e.V. zum Raumordnungsverfahren, siehe http://www.alternative-b87.de/dokumente/Stellungnahme%20zum%20ROV.pdf</p>
<p>Alternativen</p>	<p>Ausbau von B2/S4 mit (bereits in Planung befindlicher) Ortsumfahrung von Krostitz, Hohenossig, Kospa. Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs unter Berücksichtigung der Investitionen in den Leipziger City-Tunnel.</p>

Straßenprojekt (Bundesland)	B 087 n (Sachsen) Torgau, Eilenburg mit Verknüpfung A14
Ansprechpartner	Ansprechpartner: Dr. Michael Richter (NABU Regionalverband Leipzig/Ortsgruppe Plaußig-Portitz/Vorstand) Email: michael-hansrichter@gmx.de Tel.: 034298-64332(privat) 0341-5213723(dienstl.)
Zusammenfassung Kritikpunkte	<p>Begründung:</p> <p>Torgau mit ca. 20 000 Einwohnern/sinkendem Verkehrsaufkommen und geplanter ca. 20 Minuten schnellerer Anbindung an Leipzig rechtfertigt keinen Aufwand von ca. 200 Millionen Euro.</p> <p>Bei IHK-Umfrage versprachen sich lediglich unter 10% der befragten Gewerbebetriebe der betroffenen Umgebung einen wirtschaftlichen Zugewinn! Zu der "angedachten" Trassenführungen nördlich Taucha ist einzuwenden: Überschneidung mit Nachtschutz-Zone der Süd-Landebahn Flughafen Halle-Leipzig und zu erwartender Klage wegen zusätzlicher Lärmbelastung mit gesundheitlichen Schäden,</p> <p>Flächenverbrauch mit Existenzbedrohung landwirtschaftlicher Betriebe, Arbeitsplatzverlusten und Zerschneidung gewachsener landschaftlicher Bindungen</p> <p>Zu "angedachte" Trassenführung südlich von Taucha ist ergänzend einzuwenden:</p> <p>Zerschneidung des landschaftlich und ökologisch wichtigen und sensiblen Landschaftsschutzgebietes Partenaue wird ebenso von Bevölkerung, Gemeinden und Organisationen abgelehnt.</p> <p>Alternative ohne (landschaftszerschneidenden) Flächenverbrauch: Ausbau der vorhandener Trassen S4- B2 mit Ortsumgehungen und damit sich ergebender Anbindung an (geplante) Gewerbegebiete Leipzigs</p> <p>-ähnliche Alternativ-Varianten waren an anderen Abschnitten B87n erfolgreich.</p>
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	<p>Aufgrund des bisherigen Planungsstandes (Ergänzung ROV Variante VK 4m) belaufen sich die derzeitigen Baukosten für die Vorzugsvariante auf geschätzte 134 Mio. €. Zudem müssten für die Unterhaltung des geplanten 3,3 km langen Tunnels rund 500.000 € jährlich veranschlagt werden (pro km Tunnel ca. 150.000 €). Weitere Kosten fallen für die Straßenunterhaltung an (Richtwert: 10.000 €/km/Jahr). Zu den rund 600.000 € Unterhaltskosten kämen weiterhin jährliche Kosten in Millionenhöhe für Tunnelfeuerwehr, kalkulatorische Zinsen und Abschreibungen hinzu. An dieser Stelle sei der Verweis auf die bereits jetzt bestehenden Probleme in der Straßenunterhaltung des Bundes, der Länder und Kommunen gestattet.[134]</p>

Straßenprojekt (Bundesland)	B 096 n (M-V) auf Rügen, 2. BA hinter Samtens.
Ansprechpartner	Uwe Driest, Mitglied Umweltausschuss Kreistag Vorpommern-Rügen Circus 3, 18581 Putbus auf Rügen 038301-883278, driest@t-online.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	Begründung: Planung aufgrund überhöhter Verkehrsprognose. MIV-Verkehr ist hinter Samtens in drei Richtungen abgeleitet, so dass ein teurer und flächenzehrender Ausbau überflüssig ist. Für die Anbindung Fährhafen Mukran ist eine Ausbau der Schiene vorrangig.
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	Kosten verdreifachten sich gegenüber der ursprünglichen Kalkulation. Der zweite BA würde weitere 30 bis 40 Mio Euri kosten. [40]
Abschnitte in km	2. BA Samtens-Bergen auf Rügen = 10 km [10]
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	Alttrasse künftig in Trägerschaft des Kreises.
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Planverfahren abgeschlossen. Verbändeklage zurückgezogen.
Schon realisierte Bauwerke	1. BA inklusive teurer, aber flächensparender "Troglössund" weit fortgeschritten.
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Für neue Bundesländer übliche demographische Entwicklung bei hoher touristische Frequentierung in den Sommermonaten. Hierfür moderne Verkehrskonzepte noch nicht ausgeschöpft.

Straßenprojekt (Bundesland)	B 096 n (M-V), Rügen, Altefähr - Bergen
Ansprechpartner	rio-96@web.de, green_street@web.de -> http://www.rio96.de und NABU Rügen www.nabu-ruegen.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	<p>- Kritische Stausituation in 6 Wochen Sommersaison</p> <p>- Exakte Verkehrsbelegung der bestehenden B96-alt. max. 16.000 DTV, davon 1300 Schwerlast vgl. https://docs.google.com/file/d/0BwKBRopoqKXNTnZybV9BaIVUUs4NDJzVFZYaEJOdw/edit</p> <p>- Kein Bedarfsnachweis: dramatisch überhöhte Verkehrsprognose, tatsächlich Bedarfsrückgang aufgrund des Rückgangs der Bevölkerung im Einzugsgebiet sowie überproportionalen Rückgangs der Erwerbsfähigen bzw. Anstieg der über 60-Jährigen</p> <p>- B96-alt: Kapazität 20.000Kfz/Tag - B96n: Kapazität 30.000Kfz/Tag da 3-Streifen-Krafftahrstraße</p>
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	<p>- aktueller Kostenstand: 125 Mio. Euro</p> <p>- überproportional viele Brücken: 17 Stück auf 21km! [125]</p>
Abschnitte in km	<p>-Südabschnitt: Altefähr - Samtens 10km</p> <p>-Nordabschnitt: Samtens - Bergen, 11km [11]</p>
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	B96n: Kapazität 30.000Kfz/Tag da separate 3-Streifen-Krafftahrstraße
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	B96alt wird in Landstraße umgewidmet. Etwa 300.000 Euro pro Jahr Unterhalt nach offiziellen Zahlen.
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Südabschnitt durchgeplant, Nordabschnitt in Grobplanung, 2,3km ab Altefähr für Verkehr frei.
Schon realisierte Bauwerke	2.3km ab Altefähr frei für Verkehr seit 19. 11. 2012. http://www.ostsee-zeitung.de/ruegen/index_artikel_komplett.phtml?SID=4a8bce5dad6a83450fd2660f03ceca5&param=news&id=3610451

Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	<p>In der alten Strukturdatenprognose 2015 ging IVV noch davon aus, das 2015 nur noch von 271.434 Einwohnern im Untersuchungsraum leben. Trotz der weiterhin negativen Bevölkerungsentwicklung geht IVV in der VU von 2009 davon aus, dass im Jahr 2025 noch 269.795 Einwohner im Untersuchungsraum leben.</p> <p>Diese Daten widersprechen der BBSR- Prognose für 2025 erheblich. Im Untersuchungsraum werden nur 238.000 Einwohner erwartet und auf Rügen statt der von IVV zugrunde gelegten 802 nur 59.100 Einwohner. Für Rügen wurden bereits in der Verkehrsuntersuchung 2015 nur noch 61.940 Einwohner erwartet.</p> <p>Auch dies zeigt wie wenig belastbar, die von IVV angegebene Bevölkerungszahl von 66.802 Einwohnern für 2025 ist. Diese Einwohnerzahl wurde bereits am 31.12.2009 fast erreicht.</p> <p>Aufgrund der mit dem enormen Bevölkerungsrückgang verbundenen altersstrukturellen Veränderungen kommt es zu völlig anderen Verflechtungen und Wegebeziehungen. Deshalb ist es völlig unzureichend, dass alte Verkehrsmodell von 2002 ständig nur fortzuschreiben. Die Verkehrserzeugung muss neu gerechnet werden. http://www.rio96.de/download.html?file=tl_files/RIO96/dokumente/Verkehrsgutachten%20B96n%202010.pdf</p>
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	<p>http://www.rio96.de/download.html?file=tl_files/RIO96/dokumente/Verkehrsgutachten%20B96n%202010.pdf S.18ff. Siehe Seite 14: Danach werden für die Insel Rügen zwischen 2007 und 2025 gravierende strukturelle Veränderungen erwartet: Einwohner: - 4 %, Schüler: - 32 %, Erwerbspersonen: - 23 %, Beschäftigte: - 17 %, PKW: + 5 %.</p>
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	<p>Exakte Verkehrsbelegung der bestehenden B96-alt. max. 16.000 DTV, davon 1300 Schwerlast vgl. https://docs.google.com/file/d/0BwKBRopoqKXNTnZybV9BaIVUUs4NDJzVFZYaEJOdw/edit Kaum Veränderung in den letzten 20 Jahren trotz Neuer Rügendammbücke</p>
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	<p>30.000Kfz/Tag</p>
Kritische alternative Verkehrsprognose (Mittelwert Minimal-Maximalszenario)	<p>25.000Kfz/Tag.</p>
Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	<p>Künftig vom Durchgangsverkehr entlastete Ortslagen und deren Bevölkerungszahl: Ramin (996 Einwohner), Samtens (1920 Einw.). Beanspruchung landwirtschaftlicher Flächen: 20.000m x 10m Straße + 50.000 qm Seitenentnahmen.</p>
Ökologische Risiken	<p>"Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag" geführt: JA. Besondere EU Vogelschutzgebiete sind betroffen.</p>
Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden	<p>6 Wochen Sommersaisonstau soll abgebaut werden.</p>

Alternativen

Integriertes Verkehrskonzept für Rügen umsetzen! So ist der Personenfährtafen Mukran/Sassnitz vom Festland aus nicht (!) mit der Bahn erreichbar, alternative Planungen des NABU/BUND und der BI RIO96: 2 OUs sowie Ausbau der B96alt statt der separaten B96n,
Ziel: Ausbau ab Samtens.
<https://docs.google.com/file/d/0BwKBRopoqKXNTnZybV9BaIVUUs4NDJzVFZYaEJOdw/edit> S. 10ff

Ablehnungsgrund Nr.1: „Bauen im Bestand“ sei nicht möglich! völlig unplausibel: "Das Alternativkonzept des FORUMS RÜGEN-STRALSUND beinhaltete den Ausbau der vorhandenen B 96 mit verbreiterten Randstreifen. Der dieser Variante zugrunde liegende Regelquerschnitt RQ 10,5 mit überbreiten (2 m) Randstreifen entspricht nicht den geltenden straßenbaulichen Richtlinien und Regelwerken. Er stellt ein enormes Sicherheitsrisiko für den Radverkehr schon bei heute vorliegenden Verkehrsmengen dar. Darüber hinaus ist der RQ 10,5 grundsätzlich nicht geeignet, die prognostizierten Verkehrsmengen in der geforderten Verkehrsqualität abzuwickeln. Für die Verkehrsführung während der Bauzeit wäre die temporäre Errichtung zusätzlicher Ersatzstraßen beim „Bauen im Bestand“ erforderlich gewesen.

Das ergänzende Alternativkonzept der Umweltverbände NABU/BUND beinhaltet den bestandsorientierten Neubau der Bundesstraße B 96 mit den Ortsumgehungen Ramin und Samtens als Kraftfahrstraße. Die regionalen und langsam fahrenden Verkehre sollten über ein auszubauendes Wirtschaftswegenetz geführt werden.

Aus folgenden Gründen wurde diese Variante verworfen: Starke Störungen und Zerschneidungen des Vogelschutzgebietes nördlich der Bundesstraße B 96, sehr große Umwege für den langsam fahrenden Verkehr und ungeeignete Verkehrsführung während der Bauzeit.

Straßenprojekt (Bundesland)	B 101 / B 173 (Sachsen) Ortsumgehung Freiberg
Ansprechpartner	Pro Wald Freiberg, c/o Jörg Thümmeler, Tel. 03731/23475, prowald@teddylinx.de, www.teddylinx.de/prowald
Zusammenfassung Kritikpunkte	Deutlich überhöhte, von der Realität längst überholte Verkehrsprognose (Verkehrsrückgang durch Entvölkerung oberes Erzgebirge), damit Ziel der verbesserten Erzgebirgsanbindung an A4 obsolet. Aktuelle Trasse (gerichtlich gestoppt, Beispieltrasse für EU-Kommissionsverfahren gegen Dt. wg. unzureichender Beteiligung von Nat.-Verb.) führt auch am zukünftigen Bedarf vorbei, da keine bzw. schlechte Anbindung entstehender Gewerbegebiete, Hohe ökologische Risiken durch Beeinträchtigung mehrerer geschützter Naturräume (FFH-Gebiete) und durch Aushub signifikant schwermetallbelasteter Böden (>250.000m³), Ablagerung dieses Aushubs ist unklar.
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	70 Mio € (Planungsansatz), real sicher mehr, Alternativen: wg. abnehmenden Bedarfs unnötig [70]
Abschnitte in km	13 km [13]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	2-3 streifig, 1 Großbrücke, 1 Damm (10m hoch), 1 niveaufreies Vollkreuz
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	9km an Stadt Freiberg, ca. 235.000/Jahr Unterhaltungslast.
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Planfeststellungsbeschuß (2010) durch Klage des BUND gerichtlich für rechtswidrig, aber als heilbar erklärt (August 2012). Beispieltrasse: EU-Kommissionsverfahren gegen Deutschland wegen unzureichender Beteiligung von Naturschutzverbänden eingeleitet.
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Stadt Freiberg 1990-2010: -20%, Region noch stärker.
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	aktuell Altersdurchschnitt Freiberg: 48 Jahre, ca. 58 Jahre im oberen Erzgebirge
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	15.000, LKW < 1000.
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	15000 (2025, Nullfall), 10000 mit OU (2025)
Kritische alternative Verkehrsprognose (Mittelwert Minimal-Maximalszenario)	10000 (2025), da 15000 bereits 2010, weiter sinkende Werte.
Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	Künftig vom Durchgangsverkehr neu oder zusätzlich belastete Ortslagen und deren Bevölkerungszahl: oberer Wasserberg, Seilerberg, Neufriedeburg (ca. 10000).
Ökologische Risiken	Mehrere FFH-Gebiete (Kreuzermark, Stadtwald Freiberg), Hospitalwald Freiberg, gleichzeitig bedeutende Naherholungsgebiet, 13 Fledermausarten betroffen, Wasserführung im Bereich Wasserberg durch Einschnitt gefährdet.
Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden	Bessere Anbindung oberes Erzgebirge, Entlastung Innenstadt.

Alternativen

Bessere Kontengestaltung im Stadtbereich (Kreisel) zur Verbesserung der Flüssigkeit, allenfalls für täglich zweimal 0,5-1 Stunde "rush-hour" erforderlich. Verbesserung der katastrophalen Rad- und Fußgängerverkehrsbedingungen in Stadt FG (aktuell alle Mittel dafür gestrichen). Verbesserung Bahntakt Sachsen-Franken-Magistrale. Keine ausreichende Prüfung von Alternativen.

Straßenprojekt (Bundesland)	B 111 (M-V) Ortsumgehung Wolgast
Ansprechpartner	torsten.wierschin@vcd-nordost.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	<p>Auf dem gleichen Quadratkilometer wurde 1996 schon einmal ein Projekt im vordringlichen Bedarf realisiert. - http://www.bdc-dorsch.de/projekte/projekt/dproject/b-111-ortsumgehung/show/Project/?cHash=a0668f7cd515feadad044b44191b65fb http://de.wikipedia.org/wiki/Peenebr%C3%BCcke_Wolgast</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag - Verlagerung der Verkehrsbelastung auf die Insel Usedom - Dramatisch überhöhte Verkehrsprognose, tatsächlich Bedarfsrückgang aufgrund des Rückgangs der Bevölkerung im Einzugsgebiet sowie überproportionalen Rückgangs der Erwerbsfähigen bzw. Anstieg der über 60-Jährigen (gilt für m-V und den Kreis Vorpommern-Greifswald im Besonderen) - "Sommerstau" Szenario: Dauer etwa 6 Wochen -
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	<ul style="list-style-type: none"> - 70 Mio. Euro Baukosten - 5 Mio € bisherige Planungskosten [70]
Abschnitte in km	<p>Die Länge des dazu erforderlichen Brückenbauwerkes beträgt ca. 1.480 m. Die größte Einzelstützweite wird voraussichtlich ca. 340 m betragen. Insgesamt werden vier weitere Brückenbauwerke im Zuge der B111 bzw. zur Querung von Kreisstraßen und ländlichen Wegen geplant. Bestandteil der Planung ist ebenfalls die ca. 1,02 km lange „Neue Bahnhofstraße“.</p> <p>Länge B111: ca. 6,7 km. [7]</p>
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	Neben der Querung des über 1 km breiten Peenestromes, mit einer erforderlichen Durchfahrthöhe von 42 m über der Bundeswasserstraße, wird im Streckenverlauf u. a. auch die Usedomer Bäderbahn, die Bahnhofstraße sowie der Südhafen überquert.
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	6km 2-streifig.
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	Die Peenebrücke in Wolgast wechselt den Träger der Straßenbaulast sowie etwa 5km B111, ob Land oder Kreis ist dabei unklar.
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Erste Planungen seit etwa 2002: Ohne jeden sachlichen Zusammenhang hat man im Juni 2010 dem Straßenbauamt Stralsund den Planungsauftrag entzogen und diesen an die DEGES übergeben, was ein einmaliger Vorgang ist. Das Bundesverkehrsministerium soll alle weiteren Arbeiten auf Eis gelegt haben, bis geklärt ist, wie es zu der Kostenexplosion (Ursprung 50 Mio. Euro) kommen konnte und wie die Kosten wieder auf ein erträgliches Maß gebracht werden können. http://www.deges.de/Projekte/Sonstige-Strassenprojekte/in-Mecklenburg-Vorpommern/B-111-Neubau-Ortsumfahrung-Wolgast/B-111-Neubau-Ortsumfahrung-Wolgast-K239.htm
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Bevölkerungsentwicklung vergangene 7 Jahre (%) –12,5, Bevölkerungsentwicklung 2006 bis 2025 (%) –18,5.
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	2011: Altenquotient (%) 37,7, Altenquotient 2025 (%) 58,5 http://www.lufix-design.de/wahl/images/Demographiebericht-Wolgast.pdf
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	Die Zusage für den Bau der OU Wolgast war bekanntlich eine der Kompensationsleistungen für die Zustimmung der rot-roten Landesregierung zur sogenannten Steuerreform der rot-grünen Bundesregierung am 14. Juli 2000. Pkw: geschätzt durchschnittl. max. 10.000 pro Tag LkwAnteil: 3-5%.

Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	: -)
Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	Stauverlagerung auf die Insel Usedom (Lärm, Abgase), die Ortslagen und insbesondere die Zubringerkreuzungen auf der B111 sind schon jetzt nicht in der Lage, die Mengen an Pkw im 6 Wochen Sommerstau zu bewerkstelligen.
Ökologische Risiken	Wird "Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag" geführt: JA. Sensible Uferlandschaft am Peenestrom (Flora, Fauna).
Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden	Erhebliche Staubildung in den 6 Wochen Sommersaison - Stausituation durch intelligente Ampelschaltungen deutlich verbesserbar.
Alternativen	Touristenverkehr auf die Schiene lenken und Karniner Brücke für Schienenverkehr bauen: http://www.karninerbruecke.eu/

Straßenprojekt (Bundesland)	B 173 (Bayern) vierspuriger Ausbau zwischen Lichtenfels und Kronach
Ansprechpartner	VCD Bayern e.V. Gerd Weibelzahl Tel. 0160/9460 5819 gerd.weibelzahl@vcd-bayern.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	Umfahrung von Trieb und Hochstadt notwendig ist. Dafür reicht aber ein zweispuriger Querschnitt. Das Straßenbauamt Kronach (jetzt Bauamt Bamberg) will aber weiterhin eine vierspurige Autobahn zwischen Lichtenfels und Kronach bauen ohne Rücksicht auf Naturschutzgebiete (z.B. Nassanger). Die Gegner werden immer wieder von den betroffenen Anwohnern massiv beschimpft bzw. das Straßenbauamt nimmt die Anwohner als "Geißeln", um ingenieurtechnische Wünsche umzusetzen. Der Eingriff in die Landschaft (Tunnel Küps etc.) ist massiv. Das sieht man bereits jetzt westlich von Kronach, wo ein ganzer Hang zu Gunsten der jetzt vierspurigen B 173 Kronach - Johannisthal abgetragen wurde.

Straßenprojekt (Bundesland)	B 214 (Niedersachsen) Ortsumgehung Rehden-Wetschen
Ansprechpartner	Bürgerinitiative ARGUS B214, Kontakt: Verena Wieling Email: info@bi-argus-b214.de, www.bi-argus-b214.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	<ul style="list-style-type: none"> - keine Entlastungswirkung, stattdessen Verlagerung des Problems auf Ortsumgehung - Zerstörung durch eine mögliche Südumgehung des Natur- und Landschaftsschutzgebietes Rehdener Geestmoor, bekanntes Rast- und Brutgebiet für Kraniche und andere seltene Vögel - großflächige Verluste landwirtschaftlicher Flächen - Problem sind Transitflüchtlinge, z.B. osteuropäische LKWs, die die Autobahnen aus Kostengründen umfahren, aber keinerlei wirtschaftliche Vorteile in die Region bringen - Argumentation der politischen Befürworter basiert auf dürftigen Grundlagen ohne die Überprüfung von alternativen Maßnahmen und Möglichkeiten
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	<ul style="list-style-type: none"> - komplette Einsparung der Baukosten - durch Bekämpfung von Mautflüchtlingen generell zusätzliche Einnahmen durch die Maut auf den Autobahnen
Abschnitte in km	Ortsumgehung Rehden-Wetschen in einem Stück, geschätzt ca. 8km (Details siehe vorläufige niedersächsische Vorschlagsliste für den BVWP Projektnr. 800223) [8]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	Bundesstraße, 2-Spurig, mit Standstreifen, zusätzlich Ausbau eines Teilstücks der B214 als 2+1-Straße
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	zur Zeit noch unbekannt
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	Rückbau der alten B214 durch die Samtgemeinde, dadurch Verringerung der aktuellen Kaufkraft durch Pendler etc., hohe Investitionskosten, genaue Kostenabschätzung zur Zeit nicht möglich.
Stand der Planung bzw. Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> - Antragstellung zur Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2015, Befürwortung durch die Gemeindevertreter - Beauftragung und Durchführung eines Verkehrsgutachtens für das Diepholzer Land durch die Samtgemeinde Rehden, mit Verkehrszählung etc.
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	1996-2010: + 4,8%, dabei aber im nicht betroffenen nördlichen Landkreis überdurchschnittlich, in der betroffenen Region um Rehden/Wetschen weniger stark ausgeprägt bis rückläufig, Prognose 2015: +2-6%.
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	keine Daten zugänglich
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	ca. 10000 Fahrzeuge pro Tag
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	keine Veränderung, vorraussichtlich weitere Zunahme durch Attraktivierung der B214 in gesamter Länge.
Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	Zahl der betroffenen Anwohner steigt erheblich durch eine Ortsumgehung im Süden der beiden Gemeinden, da Lärm und Abgase durch die Hauptwindrichtung über die kompletten Gemeinden getragen werden. Neubaugebiete liegen in beiden betroffenen Gemeinden in Gebieten die zur geplanten Ortsumgehung hin ausgerichtet sind. Zufahrtsstraßen müssten geschaffen werden, an diesen sind weitere Anwohner von der zunehmenden Verkehrsdichte betroffen (zur Zeit nur Gemeindestraßen), an diesen Straßen liegen Kindergarten, Kindertagesstätte, Schule und ein neues Sportzentrum.

Ökologische Risiken	Zerschneidung des Naherholungsgebietes und Landschaftsschutzgebietes Rehdener Geestmoor, Extreme Nähe einer Ortsumgehung zum Naturschutzgebiet in denen Kraniche und viele weitere seltene Zugvögel ihre Rast- und Brutstätten haben
Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden	Der Verkehrsfluss soll gefördert werden und der Verkehr soll von Zeitersparnis profitieren, allerdings ist dieses nicht zielführend möglich, da eine Ortsumgehung in einem weiten Bogen um die beiden Ortschaften geführt werden muss und dadurch keine Zeitersparnis erreicht werden kann. LKW-Verkehr soll aus den Ortsdurchfahrten verschwinden (laut Politik sollen die PKW gerne bleiben), Gewerbegebiete liegen allerdings allesamt im gegenüberliegenden Bereich der geplanten Straße, so dass der LKW-Verkehr weiterhin durch den Ort geführt werden muss und eine Rückbauung nur bedingt stattfinden kann. Dadurch ist die Wirksamkeit der Ortsumgehung für z.B. Transitverkehr nicht gegeben.
Alternativen	Reaktivierung der Bahnstrecke Diepholz-Nienburg. Zurückführung der Maut-Flüchtlinge zurück auf die Autobahnen durch Beschilderung, Sanktionen, Sperrung der Straßen für Transit-Schwerlastverkehr etc. Intelligente Ampelschaltungen, Verkehrsberuhigungen und Geschwindigkeitskontrollen in den Ortsdurchfahrten zur Reduzierung des Verkehrslärms Maut auf Bundesstraßen einführen. Bisher noch keinerlei Prüfung von Alternativen Möglichkeiten, Begründung der Gemeindepolitik: Auf Bundesstraßen können wir keinen Einfluss nehmen.

Straßenprojekt (Bundesland)	B 239 neu von (NRW) A 2 Herford über Bad Salzuflen - Lage nach Detmold von der ursprünglichen Planung ist nur noch die OU Lage übrig
Ansprechpartner	Bürgerinitiative "B 239n - NeinDanke" ; http://b239n-neindanke.de ; info@b239n-neindanke.de ; Vorsitzender BI: Horst Gerbaulet
Zusammenfassung Kritikpunkte	Konzept der Planung stammt aus den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts; keine Berücksichtigung der demografischen Entwicklung - im Kreis Lippe ist ein Bevölkerungsrückgang von ca. 11% bis 2030 prognostiziert; Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Lage wurde nicht berücksichtigt: danach geht der Verkehr im Langzeitvergleich (1992-2012) tendenziell zurück bzw. stagniert auf dem Niveau von 1992; kein eigener Verkehrswert - lediglich 6000 Fahrzeuge pro Tag wurden von Strassen.NRW prognostiziert - innerstädtische Entlastung nur marginal; 70 ha Verlust an landwirtschaftlicher Fläche; Zerschneidung des Naherhoüngsgürtels der Stadt Lage
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	Baukosten ca. 4 Mill Euro / km; aktuell ca. 6-7 km geplant - dabei sind sehr komplizierte topographische Verhältnisse (Bahnlinie; Rad- und landwirtschaftliche Wege; Gewässer; Hochwasserzonen s.u.) zu überwinden - was die Baukosten vermutlich deutlich steigern wird [4]
Abschnitte in km	der erste Bauabschnitt geht von der B 66 (Bielefelder Str.) um den Ortsteil Ehrentrup zur B 239 (alt) Detmolder Strasse; ca. 6-7 km Siehe Webseite http://b239n-neindanke.de/beispiel-seite/ [7]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	2+1 spuriger Ausbau geplant, mindestens 2 Brücken; 1 Unterführung; eine historische Wegeverbindung (Hüntruper Kirchweg) wird komplett abgeschnitten; Querung von Werre und Baggerseen
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	ca. 11 - 12 ha.
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	Strassen.NRW - Land NRW ?
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Zur Zeit erfolgt die Erstellung der Unterlagen, Daten usw. für das Planfeststellungsverfahren, das für Ende 2014 geplant ist; ursprüngliche Planung aus den 60 er Jahren des letzten Jahrhunderts (ein vierspuriges Autobahnkreuz!)
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Daten aus Demographiebericht Stadt Lage 2008: Bevölkerungsentwicklung 2006 - 2025: -5% Bevölkerungsentwicklung im Kreis Lippe bis 2030: -10,7% (Lippische Landesleitung 14.11.2012).
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	Durchschnittsalter in der Stadt Lage 2025: 45,0 J, Über 65-Jährige in Lage für das Jahr 2025: ca. 25%, Laut Verkehrsentwicklungsplan Lage stagniert die Bevölkerungszahl bzw. nimmt ab.
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	Nachfolgend aufgelistet sämtliche innerstädtischen "Hauptstrassen" B 66 Ortseingang aus Richtung Bielefeld: 9600 bis 16200 KFZ / Tag. Ortsdurchfahrt (Stauffenbergstrasse) 13250 bis 15000 KFZ / Tag. B 239 Ortseingang aus Richtung Detmold: 13050 bis 15000 KFZ / Tag. Ortseingang aus Richtung Lemgo: 9750 bis 19700 KFZ / Tag. Ortseingang aus Richtung Bad Salzuflen: 15950 bis 19700 KFZ / Tag. Alle Zahlen aus dem Zwischenbericht zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Lage (vorgestellt im September 2012) - Verkehrszählung im März/April 2012.

<p>Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen</p>	<p>Bei Realisierung der kompletten Südumgehung von Lage (beide Bauabschnitte! Zur Zeit ist nur der 1. Teilabschnitt geplant!) kommt es zu folgenden Verkehrszahlen: Prognose - Zahlen von Straßen.NRW B 66 Ortseingang Lage bis zur Umgehung + 4000, B 66 von Umgehung zum Ortskern: -1500 ; dafür auf der OU (bei kompletter Realisierung!) : 10000 bis 14500 KFZ/Tag - innerörtliche Entlastung von 500 bis 5500 KFZ/Tag - Das ist aber alles nur Fantasie: tatsächlich gebaut werden soll nur der 1. Bauabschnitt B66 bis B239alt - dann sehen die Zahlen ganz anders aus: B 66 bis Beginn OU : + 3500; auf der Umgehungsstrasse: 6000 KFZ / Tag; Entlastung in der Innenstadt -500 bis -1000 KFZ/Tag. Eigentlich unglaublich, aber wahr: bei dieser Prognose werden noch Verkehrszahlen der Ortsumgehung Kachtenhausen eingerechnet, die aber NIE gebaut wird - also basiert die gesamte Prognose auf "falschen" Zahlen!</p>
<p>Kritische alternative Verkehrsprognose (Mittelwert Minimal-Maximalszenario)</p>	<p>Dazu genügt ein Blick in den aktuellen Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Lage (hier Zwischenbericht vom September 2012) - der VE-Plan wird endgültig 2014 fertig sein. Deren Zahlen basieren auf Zählungen vom März/April 2012 : hier wird für sämtliche neuralgischen Verkehrsknoten und innerstädtischen Durchfahrtsstrassen eine Stagnation bzw. eine deutliche Verringerung der KFZ/Tag im Langzeitvergleich zu 1992 festgestellt! Zahlen siehe oben - zusätzlich muss festgestellt werden, dass entlang der innerstädtischen Durchgangsstrassen zum Teil erhebliche Anteile an Gewerbe oder auch Leerstand liegen - tatsächliche Wohnbebauung überwiegt nur an der Stauffenbergstrasse - an der Detmolder Str. gibt es etwa 75-80% gewerbliche Anlieger an der Strasse (Marktkauf; Toom Markt, Fahrrad Hempelmann und andere) ; an der B66 beträgt der Anteil von gewerblich genutzten oder leerstehenden Objekten ca. 50%.</p>
<p>Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)</p>	<p>Erhebliche Auswirkungen auf bisher fast unberührte Kultur- und Naturlandschaften, Wegfall bzw. Versiegelung von ca. 70 ha Ackerland, erhebliche Belastung der Bewohner des Ortsteils Ehrentrop und teilweise der Randbebauung der Stadt Lage, großflächige Zerstörung des Naherholungsbereichs um die Stadt Lage;</p>
<p>Ökologische Risiken</p>	<p>Querung von 2 Landschaftsschutzgebieten mit besonderer Festsetzung und Tangierung eines Naturschutzgebietes; Querung von Überschwemmungsbereichen der Werre - hier sind mehrere hundert Meter lange Brücken erforderlich; entsprechend hier Durch- bzw. Abschneidung mehrerer Naherholungsgebiete der Stadt Lage.</p>
<p>Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden</p>	<p>Angebliche Entlastung der Innenstadt von Lage (was schon durch die eigenen Zahlen von Strassen(NRW) widerlegt wird s.o. Zahlen zum 1. und einzigen(!) Bauabschnitt) - innerstädtisch müssten die B66 - Stauffenbergstrasse - Detmolder Strasse von der OU profitieren - tatsächlich errechnet Strassen (NRW) hier Entlastungen im Bereich von - 500 bis -1000 Fahrzeuge / Tag. Ergänzend sei hier angefügt, dass die Stadt Lage innerstädtisch über ca. 2000 Parkplätze verfügt - rechnet man hier großzügig eine 60%-ige Auslastung und mindestens 1 Stunde Parkdauer pro Platz, so kommt bereits ein erheblicher innerstädtischer Zielverkehr (Schule, Sportstätten, Schwimmbad, Einkauf, Ämter, Ärzte) von mindestens 10.000 bis 15.000 KFZ / Tag zustande, ganz egal, wieviel Umgehungsstrassen gebaut werden - dieser Verkehr bleibt in der Stadt!</p>

Alternativen

Auch hier ist ein Blick in den Verkehrsentwicklungsplan lohnenswert: die Verkehrsplaner empfehlen eine "Veränderung der Verkehrsmittelwahl hin zu mehr ÖPNV; Fahrrad- und Fußverkehr" - ergänzend könnte das Angebot der Bundesbahn attraktiver sein - innerörtlich würde ein modernes Verkehrsleitsystem deutliche Verbesserungen im Verkehrsfluss bringen - neuralgische Punkte (wie Kreuzung Wendt und Kreuzung B66 / Stauffenbergstr) könnten durch Kreisverkehre erheblich entschärft werden (nicht durch die Ansiedlung eines Drive-In Mac Donald Restaurants - wie in Lage geschehen!): Verschiedene Bahnübergänge sorgen teilweise wegen unnötig langer Schrankenzeiten für Staus; eine seit Jahren völlig unsinnige und überflüssige Vorampel zwingt Autofahrer ca. 60 Meter vor der Schranke zum Stehen - hier wird wertvoller Verkehrsraum verschwendet. Schulbeginn- und Ende sorgen aufgrund des unkoordinierten Fußgänger - Abflusses und des Schülerbusverkehrs für Stauungen - Schülerlotsen bzw. entsprechende Regelungen würden hier Abhilfe bringen.

Ausserorts gibt es mit der vorhandenen Ostwestfalenstrasse und dem Hellweg bereits 2 Möglichkeiten für Verkehr von der Autobahn bzw. aus Richtung Bielefeld, Lage in Richtung Detmold großräumig zu umfahren!

Das müsste vielleicht mal besser ausgeschildert werden - eine zusätzliche Umgehungsstrasse bringt keinerlei eigenen Verkehrswert und ist mehr als überflüssig.

Straßenprojekt (Bundesland)	B 247 (Thüringen) Ortsumgehung Großengottern/Schönstedt, , Unstrut-Hainich-Kreis
Ansprechpartner	Tatjana Kühlbörn, Mühlhäuser Str. 2, 99947 Schönstedt, Tel.+ Fax: 036022/96217 Email:tatjana_kuehlborn@yahoo.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	Keine Verkehrserhöhung von 1995-2010 BAST Zählstelle 48290036 Durchschnitt 10.750 Fahrzeuge, überdimensionierte Verkehrsprognose 20.500 – 21.100 Fahrzeuge im Jahr 2020, dadurch 4-spuriger Neubau statt 2- bzw. 3-spurig in Betracht zu ziehen, diese Variante wurde gar nicht in Erwägung gezogen bei einer zwei- bzw. dreispurigen Variante könnte man die vorhandene B 247 mit einbeziehen und 100er Ackerland erhalten. Bodenverlust ca.15ha und hamsterfreundschaftliche Bewirtschaftung weitere 12ha Verlust. Durch den 4-spurigen Neubau bekommt Schönstedt eine weitere Ortsumgehung, der Ort ist jetzt bereits umgangen und durch einen Bahndamm geschützt ist! Durch den neuen 4-spurigenparallel Bau der B247 Gefährdung von ca. 70 Arbeitsplätzen 14 Brückenbauwerke auf 7,3km Streckenlänge inkl. Anschlußstellen Rückgang der Bevölkerung im UH Kreis1990-2010 um 14% Prognose bis 2030 Rückgang um weitere 19% der Bevölkerung. In den angrenzenden Kreisen Rückgang der Bevölkerung von -16 bis -34%! Parallel wird die A71 Sangerhausen – Erfurt Entfernung von Schönstedt ca. 40km und die A44 Kassel – Eisenach Entfernung von Schönstedt ca. 50km gebaut. Durch diese Autobahnen müsste eine Entlastung der B247 entstehen. Im überarbeiteten Bundesverkehrswegeplan Schlussbericht vom August 2010 auf Seite8 Bild4 Entwicklung des Pkw-Verkehrsaufkommens je Kreis 2004-2025 kann man erkennen, dass in unserem Unstrut-Hainich-Kreis der Verkehr rückläufig ist und zwar um minus16 - minus11%. Auch in den angrenzenden Kreisen ist zu erkennen, dass der Verkehr rückläufig ist. Im Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2010 auf Seite 170 Verkehrstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesautobahnen und den außerörtlichen Bundesstraßen Abbildung14 ist zu erkennen, dass sich bundesweit der Verkehr auf den Bundesstraßen seit 1995 bis heute nicht erhöht hat. Gefährdung von Feldhamster und Zauneidechse.
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	4-spuriger Neubau B247 Planung 2010, 7,3km länge, 14 Brückenbauwerke, grobe Kostenplanung 57,76 Mio. € Alternative zwei bzw. dreispuriger Bau mit Einbeziehung der alten B247 geschätzte Kosten ca.30 Mio. [30]
Abschnitte in km	B247n 7,3km Ortsumgehung Großengottern/ Schönstedt + Neubau L 2100n 3,816km Anschlüsse gesamt 3,976km auf 7,3km [7]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	4-streifiger Neubau, 14 Brückenbauwerke inkl. Anschlußstellen alte Trasse 2-spurig 2 Brücken
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	Angaben aus 2004: Baulänge: Trassenlänge: 6,7km - Anschlüsse: 4,13km - Rampen: 1,2km. Befestigte Länge: gesamt 10,5ha - 3,1ha - 0,66ha. Neubau : 9,0ha - 1ha - 0,66ha. Wiederherstellung 1,04ha - 2,1ha. Flächeninanspruchnahme gesamt inkl. Fahrbahn, Bankett, Gräben: 276ha, Massenbilanz:Fehlmengen 26,55ha
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	Bund B 247 n, Land Thüringen L 2100n, Teilung von Bund und Thüringen und ein Anschluss.
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Planungsauftrag in 2004 erteilt, Planfeststellung 04.09.2010, Planfeststellungsbeschluß 29.03.2012, Klage eingereicht am 29.06.2012

Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Unstrut Hainich Kreis: 1990-2010 rd. -14% bis 2030 -19% Angrenzende Kreise: Eichsfeld 1990-2010 rd. -10% bis 2030 -18% Landkreis Gotha: 1990-2010 rd. -10% bis 2030 -16% Kyffhäuserkreis: 1990-2010 rd. -21% bis 2030 -34% Landkreis Sömmerda: 199-2010 rd. -13% bis 2030 -21% Wartburgkreis: 1990-2010 rd. 14% bis 2030 -23% Werra-Meißner-Kreis, Hessen: 2010-2035 -24,6%
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	UH-Kreis: Durchschnittsalter steigt bis 2030 auf 51,4 Jahre Eisfeld Kreis: Durchschnittsalter steigt bis 2030 auf 50,8 Jahre Landkreis Gotha: Durchschnittsalter steigt bis 2030 auf 51,5 Jahre Kyffhäuserkreis: Durchschnittsalter steigt bis 2030 auf 57,0 Jahre Landkreis Sömmerda: Durchschnittsalter steigt bis 2030 auf 52,9 Jahre Wartburgkreis: Durchschnittsalter steigt bis 2030 auf 53,5 Jahre Werra-Meißner-Kreis, Hessen: Durchschnittsalter steigt bis 2020 auf 49,17 Jahre.
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	BAST 48290036 : Jahr 1995: 10700 Fahrzeuge, Jahr 2000: 10600 Fahrzeuge, Jahr 2005: 9800 Fahrzeuge 8%SV, Jahr 2010: 11900 Fahrzeuge 9%SV. Die Erhöhung im Jahr 2010 entstand durch eine Verkehrsführungsänderung. Durch die Fertigstellung der A4 im Bereich Eisenach (Hörselbergumfahrung). Dort wird der Verkehr nicht mehr direkt nach Mühlhausen über Mihla sondern über Bad Langensalza geleitet. Deshalb hat sich der Verkehr auf der B 247 erhöht.
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	2020 auf 20.500-21.100 Fahrzeuge
Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	15ha 90-100er Boden wird vernichtet, mind. 70 Arbeitsplätze werden vernichtet. Gefahr von Mautpflichtiger Straße dadurch gerade für die klein- und mittelständigen Betriebe höhere Kosten. Zerschneidung von Böden und Landschaftsbildes.
Ökologische Risiken	Die Umweltschadensstudie war schon abgeschlossen, bevor die FFH-Prüfung fertig war. 47 Feldhamsterbauten vorhanden, werden aber nur 36 Bauten neu errichtet. Verlust von einem Viertel der Bauten. Zauneidechse wird gefährdet, Zerschneidung von 90-100 Boden und Landschaftsbild. Riesige Aufschüttung der Straße bzw. viele Brücken müssen gebaut werden. 3 Knotenpunkte nach RAL-K-2 auf 7,3 km Länge.
Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden	Längere Fahrzeit zwischen Mülverstedt und Großengottern, da die vorhandene Straße herabgestuft wird (Landwirtschaftlicher Verkehr) und man zu dem neugebauten Knotenpunkt fahren muss. Richtung Mühlhausen OU Mühlhausen Ampelverkehr. OU Bad Langensalza 2- bzw 3-spurig gebaut warum dann auf ein mal 4-spurig bauen? B247 soll Verbindung A38 nach Erfurt sein, bzw. Überregional Duderstadt-Erfurt. BAST 2005: Duderstadt-Landesgrenze 9800 DTV 9,5SV - 2010: 9900 DTV 6,8 SV. Keine Erhöhung des Verkehrs zwischen Niedersachsen und Thüringen!
Alternativen	2- bzw. 3-spuriger Neubau OU Großengottern danach sollte die alte B247 Richtung Schönstedt / Bad Langensalza ausgebaut werden.

Straßenprojekt (Bundesland)

B 247 und B249 (Thüringen) Ortsumgehung Mühlhausen,

Ansprechpartner

Tatjana Kühlborn, Mühlhäuser Str.2, 99947 Schönstedt, Tel. 036022-96217,
Email: tatjana_kuehlborn@yahoo.de

Zusammenfassung Kritikpunkte

Überhöhte Verkehrsprognose, 7,3 km vierspuriger Neubau, Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen, Helm Azurjungfer, Feldhamster und Zauneidechsen sterben aus,

Es wurde schon eine "Aufschüttung" auf der vorhanden Strasse gemacht, obwohl noch kein Planfeststellungsverfahren eröffnet war. Außerdem stand in der Ausschreibung nur was von Transport und Abschüttung und nichts von Rohren, Planen, Kies und Verdichtung. Wo kam das Geld dafür her? Es handelt sich auch nicht um eine "Aufschüttung" sondern um eine komplette Straße mit Rohren und mehreren Schichten Schotter!

Extremer Rückgang der Bevölkerung.

Durch einen Umbau in Mühlhausen Knotenpunkt "Wendewehr" ist der Verkehrsfluß in Mühlhausen verbessert worden.

Die Umweltverträglichkeitsstudie war bereits abgeschlossen, bevor die FFH-Prüfung fertiggestellt war. FFH-Gebiet grenzt an den Trassenbau. Außerdem ist sie fehlerhaft, weil die Umweltverträglichkeitsstudie ausdrücklich Auswirkungen auf Schutzgut Wasser und Pflanzen nicht ermittelt hat, da Daten fehlen würden. Auch wurde der Konfliktschwerpunkt "Erholung" überhaupt nicht behandelt.

Durch die Linienführung der B 247n entlang der Bahnlinie Gotha-Leinefelde wird ein ausgewiesenes Überschwemmungsgebiet der Unstrut in Anspruch genommen. Dies führt zu einem Verlust von Retentionsraum!

Durch den RiStWag-Ausbau innerhalb der WSZII kommt es zu einem Verlust der Bodenfunktion und einer Verringerung der Flächengröße für die Grundwasserneubildung.

Anlagebedingt führen die beiden Trassen darüber hinaus jeweils zu einer Zerschneidung ehemals zusammenhängender Lebensräume. Auch bestehende Blickbeziehungen werden durch den Straßenkörper beeinträchtigt.

Im Falle von Einschnittböschungen kommt es zu einem Verlust grundwasserschützender Seckschicht.

Durch die Fließwasserquerungen kommt es durch Zerschneidung zu Beeinträchtigungen eines hoch bedeutenden Lebensraumkomplexes.

Methoden Fledermäuse:

Der Zeitraum, der für die Untersuchung zur Verügung stand, reicht für eine umfassende Beurteilung der Fledermausbestände nicht aus.

Bewertung des Arteninventars:

Die festgestellte Artenzahl ist für den verhältnismäßig kurzen Zeitraum der Erfassung als hoch einzuschätzen. Im erweiterten Untersuchungsraum leben mindestens 78% der Thüringer Fledermausarten, daher ist der Raum im Thüringen-Maßstab als besonders artenreich zu betrachten.

Alle im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Fledermausarten zählen nach BArtSchV zu den besonders geschützten Arten. Zu etwa 90% werden sie in den Roten Listen von Thüringen bzw. der BRD geführt. Das im Bereich der geplanten Trasse nachgewiesene Arten Große Mausohr ist im Anhang II der FFHB-Richtlinie aufgeführt....

(Seite30 4.2.4)

Der engere Untersuchungsraum ist auf Grund der vorliegenden Ergebnisse mindestens mit Stufe 7 (regional bedeutsamer Fledermauslebensraum) zu bewerten, da hier eine große Zahl stark gefährdeter bzw. gefährdeter Fledermausarten vorkommen.

Darüber hinaus befinden sich in diesem Bereich kleinere Sommer- und Zwischenquatiere bzw. handelt es sich um hier ein bedeutendes Jagdgebiet.

Diese Bewertung tendiert sogar zu Stufe 8, da hier nach der Roten Liste Thüringens mindestens 3 stark gefährdete Fledermausarten vorkommen.

7,3 km lange 4-spurige Planung: gebaut soll ein QR20 laut RAS reicht aber ein QR15,5 aus auch die Planfeststellungsbehörde schreibt das ein RQ15,5 völlig ausreicht!

Die Umweltverträglichkeitsstudie hat keine Detailuntersuchung für Immissionen vorgenommen. Darüber hinaus geht sie von 25.000-28.000 Kfz/24h aus und liegt damit deutlich oberhalb der Verkehrsprognose. Dadurch kommt man auf

	<p>ein anderes Variantenergebnis, als wenn man die Prognose mit ca.20.000 Kfz bzw. die tatsächlichen Verkehrszahlen von ca.11.000 Kfz. Die Variante RQ15,5 wurde gar nicht geprüft. Durch den 4-Spurigen Neubau zieht man den LKW Verkehr von den angrenzenden Autobahnen ab. A38, A4, A9, A44</p>
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	23,8km Gesamtlänge, 44,85ha versiegelte Fläche Keine Angaben über Kosten in der Planfeststellung
Abschnitte in km	[23]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	2-3-4 Streifiger Neubau Großbrücken: 3 Stk. A-Bauwerke: 10 Stk. Ü-Bauwerke: 7 Stk. Vorhandene Brücken:2
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	44,85 ha komplette Netto Versiegelung Insgesamt kommt es durch Voll (Neu-) Versiegelung (=KV) auf 41,60ha zu einem Totalverlust des Schutzgutes Boden (VB) und versickerungswirksamer Fläche (VGB). Dies ist ein wesentlicher Konflikt. davon Biotoptypen mindestens mittlere Bedeutung insgesamt 9,255ha
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Planfeststellungsbeschluß, Klage wurde abgewiesen.
Schon realisierte Bauwerke	"Aufschüttung" im Bereich Seebach ohne Planfeststellungsbeschluss gebaut. Es wurde schon angefangen zu bauen, obwohl das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet war!.Leider ist es keine Aufschüttung sondern schon eine fertige Straße mit Rohren und verschiedenen Schotterflächen und Rückhaltebecken.
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Unstrut Hainich Kreis: 1990-2010 rd. -14% bis2030 -19% Durchschnittsalter steigt bis 2030 auf 51,4 Jahre. Angrenzende Kreise: Eichsfeld: 1990-2010 rd. -10% bis2030 -18% Durchschnittsalter steigt bis 2030 auf 50,8 Jahre. Landkreis Gotha: 1990-2010 rd. -10% bis2030 -16% Durchschnittsalter steigt bis 2030 auf 51,5 Jahre. Kyffhäuserkreis: 1990-2010 rd. -21% bis2030 -34% Durchschnittsalter steigt bis 2030 auf 57,0 Jahre. Landkreis Sömmerda: 199-2010 rd. -13% bis2030 -21% Durchschnittsalter steigt bis 2030 auf 52,9 Jahre. Wartburgkreis: 1990-2010 rd. 14% bis2030 -23% Durchschnittsalter steigt bis 2030 auf 53,5 Jahre.
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	Zählstelle 48290038 BAST 2010, 11442 DTV Schwerlast 1547 Prognose bis 2020, 20900 4-streifiger Neubau Anfang Zählstelle 47280040 BAST 2010, 6369 DTV Schwerlast 725 Prognose bis 2020, 14200 3-streifiger Neubau Ende
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	Prognose bis 2020, 20900 4-streifiger Neubau Anfang. Prognose bis 2020, 14200 3-streifiger Neubau Ende.
Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	Mühlhausen 31.12.2011 ca.30.000 Einwohner 31.12.2001 ca.38.000 Einwohner

Ökologische Risiken

Konfliktanalyse und Konfliktbeschreibung Seite 48. Querung Felchtaer Bach und Dreise im Zuge der S16 WFE: Helmazurjungfer - Bewertung: mittel.
 Teilverlust / Randliche Beeinträchtigung von Streuobstwiesen bei Höngeda WFE: j(§) Bewertung: mittel
 Seite49:Querung B249 mit Allee Zerschneidung und Lebensraumverlust an straßenbegleitender, landschaftsbildprägender Allee WFE: ja Bewertung: hoch
 Feldflur zwischen B249 und alt L1016 Beeinträchtigung des Feldhamsterslebensraum WFE: ja (§) Bewertung: hoch
 Hausengrund/-berg Streuobstbestand und Halbtrockenrasen und Gehölzstruktur WFE: ja (§) Bewertung:mittel
 Seite 50: Lebensraumkomplex Unstrut/Ammern, Zerschneidung von faunistischen Funktionsbeziehungen im Lebensraumkomplex der Unstrutau WFE: ja (§) Bewertung: hoch
 Schichtquelle Hagenberg, Randliche Beeinträchtigung von Biotopstrukturen um einen unverbauten Quellteich WFE: je (§) Bewertung: mittel.
 Streuobstbestände Hagenberg, Randliche Beeinträchtigung von Streuobstwiesen und Gehölzstrukturen als Lebensraum und Zerschneidung von Austauschbeziehungen WFE:ja (§) Bewertung: mittel
 (§)= Schutzgebiet nach Naturschutzrecht: BNatSchG / ThürNatG (Planung/Bestand)

Durch die Linienführung der B247n entlang der Bahnlinie Gotha-Leinefelde wird ein ausgewiesenes Überschwemmungsgebiet der Unstrut in Anspruch genommen. Dies führt zu einem Verlust von Retentionsraum!
 Durch den RiStWag-Ausbau innerhalb der WSZII kommt es zu einem Verlust der Bodenfunktion und einer Verringerung der Flächengröße für die Grundwasserneubildung.
 Anlagebedingt führen die beiden Trassen darüber hinaus jeweils zu einer Zerschneidung ehemals zusammenhängender Lebensräume. Auch bestehende Blickbeziehungen werden durch den Straßenkörper beeinträchtigt.
 Im Falle von Einschnittböschungen kommt es zu einem Verlust grundwasserschützender Seckschicht.
 Durch die Fließwasserquerungen kommt es durch Zerschneidung zu Beeinträchtigungen eines hoch bedeutenden Lebensraumkomplexes.

Straßenprojekt (Bundesland)	B 279 (Bayern/Hessen) Ausbau zwischen Bamberg und Fulda
Ansprechpartner	VCD Bayern e.V. Gerd Weibelzahl Tel. 0160/9460 5819 gerd.weibelzahl@vcd-bayern.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	Im östlichen Unterfranken soll die B 279 ausgebaut werden (z.B. Neutrassierung bei Maroldsweisach). Es gibt mittlerweile mit der A70 und A7 eine schnellere Fahrtmöglichkeit von Bamberg nach Fulda. Das östliche Unterfranken (v.a. Lk Rhön-Grabfeld) verliert seit vielen Jahren Einwohner, so dass der Ausbau der B 279 nicht notwendig ist.

Straßenprojekt (Bundesland)	B 289 n (Bayern) Ortsumfahrung Kulmbach/Ost – Kauerndorf – Untersteinach
Ansprechpartner	Bernhard Herrman bernhard-herrmann@gmx.net Am Liesbach 3, 95369 Untersteinach, (Telefon: 09225 / 95 67 45)
Zusammenfassung Kritikpunkte	etwas ausführlicher: B 289 „Kulmbach – Münchberg“ - OU Kulmbach/Ost - Untersteinach Baukm 0+000 – Baukm 5+770 Strkm 34,653 (B 289) - Strkm 19,531 (B 303) - Die angeführte Verkehrsbelastung ist aus der Luft gegriffen. Die tatsächliche (von der Behörde erhobene) Belastung ist grob niedriger. - Die angeführten Kosten sind längst meilenweit überschritten. - Grobe ökologische Schäden - Die angestrebte Entlastung der Ortschaften kann durch andere Maßnahmen erreicht werden - Das Vorhaben ist grob unverhältnismäßig

Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)

Wir erleben das Abenteuer einer explosionsartigen Kostenentwicklung: Die Entwicklung der fortgeschriebenen Baukosten für diese Straßen-Baumaßnahme B 289 (neu) kann nur als dramatisch bezeichnet werden, zumal auf der nach oben offenen Euro-Skala kein Ende absehbar ist:

- 2. Juli 2003: Im Planungsstadium nennt der derzeit noch gültige Bundesverkehrswegeplan 2003-2015 einen Betrag von 34,8 Millionen Euro.
[
<<http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/34258/publicationFile/10827/bayern.pdf>>
<http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/34258/publicationFile/10827/bayern.pdf>, S.90]
- 24. Juli 2009: Der Panfeststellungsbeschluss geht von 45,2 Millionen Euro aus.
<<http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/76848/publicationFile/49522/investitionsrahmenplan-2011-bis-2015-irp.pdf>>
<http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/76848/publicationFile/49522/investitionsrahmenplan-2011-bis-2015-irp.pdf>, Anlage 2: „Projektliste und Erläuterungen“, S.12]
- 11. November 2010: Die Talbrücke über das Schorgast-Tal wird preisgekürt und kostet angeblich weitere 19,5 Millionen Euro.
<<http://www.infranken.de/nachrichten/lokales/kulmbach/So-wird-die-Talbruecke-Untersteinach-aussehen;art312,99342>>
<http://www.infranken.de/nachrichten/lokales/kulmbach/So-wird-die-Talbruecke-Untersteinach-aussehen;art312,99342>]
- 17. Februar 2012: Baudirektor Kurt Schnabel vom Staatlichen Bauamt Bayreuth verlautbart: „Die Kosten für das ursprünglich mit 45,2 Millionen Euro veranschlagte Projekt erhöhen sich deutlich und steigen auf rund 80 Millionen Euro.“
<<http://www.infranken.de/nachrichten/lokales/kulmbach/Umgehung-wird-deutlich-teurer;art312,252782>>
<http://www.infranken.de/nachrichten/lokales/kulmbach/Umgehung-wird-deutlich-teurer;art312,252782>]
- Bereits im September desselben Jahres (2012) ist die Rede schon von mittlerweile 82 Millionen Euro.
[Quelle: „Die Planungen nun wieder umzeichnen?“ (Bayerische Rundschau Kulmbach, 22.9.2012, Seite 15)]

Dem Vernehmen nach sind die Kosten infolge der allgemeinen Preissteigerungen

– bei einer prognostizierten Bauzeit von mindestens sieben Jahren – im Tief- und Straßenbau erneut inzwischen bereits wieder im zweistelligen Prozentbereich weiter gestiegen, worüber allerdings offiziell (noch) niemand spricht:

Auf folgende von mir am 27.2.2013 an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gerichtete Anfragen stehen die Antworten derzeit leider noch aus:

Im „Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP), Stand 15. März 2012“

[<http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/76848/publicationFile/49522/investitionsrahmenplan-2011-bis-2015-irp.pdf> Anlage 2: „Projektliste und Erläuterungen“, S.12]

ist für die Planungsmaßnahme B 289 (neu) ein Finanzbedarf bis dato aktuell mit 45,2 Millionen Euro angegeben.

Allerdings hat das Staatliche Bauamt Bayreuth per Presse-Veröffentlichung am 17.2. 2012 verlautbart: „Die Kosten für das ursprünglich mit 45,2 Millionen Euro veranschlagte Projekt erhöhen sich deutlich und steigen auf rund 80 Millionen Euro.“

[Quelle: <http://www.infranken.de/nachrichten/lokales/kulmbach/Umgehung-wird-deutlich-teurer;art312,252782>> Umgehung-wird-deutlich-teurer;art312,252782]

Ich bitte Sie um die Beantwortung folgender Fragen:

- Hat die im Februar 2012 vom Staatlichen Bauamt Bayreuth bekannt gemachte Kostenfortschreibung bzw. Kostenerhöhung für die B 289 (neu) in Höhe von „rund 80 Millionen Euro“ mittlerweile in irgendeiner Weise ein wie auch

immer geartetes „Placet“ des Bundesverkehrsministeriums gefunden?

- Gibt es mittlerweile für die B 289 (neu) eine aktuellere Kostenfortschreibung bzw. Kostenerhöhung als die im Februar 2012 vom Staatlichen Bauamt Bayreuth bekannt gemachte?
- In welcher Höhe benennt das Bundesverkehrsministerium aktuell den Stand der Kosten für das im Betreff genannte Projekt B 289 (neu)? [43]

Stand der Planung bzw. Umsetzung

Erläuterungsbericht zur Planfeststellung aufgestellt: Bayreuth, 19.12.2006. Staatliches Bauamt. Der Panfeststellungsbeschluss erfolgte am 24. Juli 2009; dieser wurde von keiner Seite beklagt; somit besteht Baurecht; ein Baubeginn ist bislang nicht erfolgt.

Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel

Siehe Anhang zu der parallelen Email des VCD Bamberg

Alternativen

Vor dem Hintergrund der bereits eingetretenen und sich noch abzeichnenden unmäßigen Kostenentwicklung erscheint das Projekt „B 289 (neu) Ortsumgehung Untersteinach–Kauerndorf“ als überteuert und somit unverhältnismäßig, und demzufolge letzten Endes wohl auch als entbehrlich. Eine durchaus erwünschte und angemessene Verkehrsberuhigung für die Ortsdurchfahrten von Untersteinach und Kauerndorf lässt sich durch bereits oben angesprochene Verkehrslenkungsmaßnahmen durchaus kostengünstiger erreichen.

Straßenprojekt (Bundesland)	B 299 / 304 (Bayern) Aubertunnel /Ortsumfahrung Altenmarkt
Ansprechpartner	Klageverfahren zum Aubertunnel-Altenmarkt Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. (UVA) Kontakt: UVA-Vorsitzende Gisa Pauli Tel: 08621/8344, Email: gispauli@aol.com
Zusammenfassung Kritikpunkte	Die Planung erfüllt nicht die Kriterien einer Ortsentlastung. Wesentlich günstigere Alternativen wurden nicht berücksichtigt. Die PRINS-Daten sind falsch und wurden nicht - trotz mehrmaliger Anmahnung der BI´s- korrigiert. Zudem werden ökologisch einzigartige und wertvolle Flächen der Hangleitenwälder mit ihrem Fledermausbestand und Rote-Listen- Arten zerstört, die für den Luftaustausch im engen Tal mit Inversionswetterlagen dringend notwendig sind. Durch den Aubertunnel wird die Region für den Transit- und Schwerlastverkehr geöffnet. Die versprochene Verkehrsentslastung kann nach Prüfung der Unterlagen nicht eingehalten werden. Im Gegenteil: Mit dem Transit- und Schwerlastverkehr wird die Region noch weiter über Berg- und Talstrecken direkt an Trostberger Wohnsiedlungen führend, belastet. Der Tunnelbau mit zwei Kreisverkehren und einer 25 Meter bergauf, dreispurig gebauten Hochbrücke übers Tal, auf einer Länge von gerade mal einen Kilometer ist pure Steuerverschwendung und mit der zumutbaren Lärm- und Staubbelastung (laut Gutachten: autobahnähnlich) berücksichtigt nicht die Belastung der anliegenden Wohnbebauung. Wir müssen umdenken, wir brauchen die Verkehrswende: Dem Stellenwert des Autos darf nicht mehr Bedeutung eingeräumt werden als der Lebensqualität der Menschen.
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	Der Aubertunnel liegt derzeit mit ca. 30 Millionen. Alternativen wurden nicht geprüft. Der Kreisverkehr ist ohne Begründung abgelehnt worden. Mit einem solchen allerdings würde man sich auch die nachfolgenden Bauprojekte, zweiter Kreisverkehr, Hochbrücke über das Tal und die Brückenlösung zur Anbindung an Dörfen, direkt in Verbindung mit dem Tunnelbau, sparen. [30]
Abschnitte in km	Der Aubertunnel ist gerade mal eine Baumaßnahme im ersten Bauabschnitt von 1,1 Kilometer und kostet rund 30 Millionen. [1]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	Der geplante Ausbau sieht eine zweispurige, bzw. bei der Hochbrücke eine dreispurige Trasse vor (unsinnigerweise läuft der Verkehr trotzdem weiter durch die Städte, wodurch auch keine effektive Entlastung erreicht werden kann. Oder finden Sie einen Durchschnittswert von 18.000 Verkehrsteilnehmer nach einer entlastenden Baumaßnahme als erstrebenswert???)
Nettozunahme Verkehrsfläche / Flächenneuersiegelung	Die Flächenversiegelung ist bei jeder Baumaßnahme gegeben. Hier ist besonders erschreckend, dass die umliegenden Wälder, die das Tal mit Frischluft versorgen, zerstört werden und die Inversionswetterlagen für einen schlechten Luftabzug sorgen. Wird jetzt der Aubertunnel mit der Trasse gebaut, werden die Menschen mit den Stäuben, die nicht wegziehen können, belastet.
Streckenabschnitte Alttrassen in neuer Trägerschaft - Übertragung Unterhaltung-/Finanzierungslast)	Für den Bau der B 299/304 ist der Bund zuständig. Der Unterhalt wird an den Kommunen und an dem Landkreis hängen bleiben. Der wiederum ist aber schon überschuldet und tut sich bereits schwer, Mittel für die Straßenreparaturen aufzubringen.
Stand der Planung bzw. Umsetzung	Das Planfeststellungsverfahren mit Anhörung ist durch. Der UVA hat Klage zum Verfahren eingereicht und erwartet die Gerichtsverhandlung.
Schon realisierte Bauwerke	Bei dieser Baumaßnahme wurde der UVA-Antrag zur Ablehnung eines sofortigen Baubeginn von Seiten des Gerichts unterstützt. Also bislang ist nichts realisiert.
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	Die Bevölkerungsprognosen sind abnehmend. Setzt man diese Prognosen um, wird auch der Verkehr abnehmen.

Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	Die Verkehrsbelegung ist rückläufig.
Verkehrsprognose gemäß offizieller Planung neue Trasse + Alttrassen	Da gibt es unterschiedliche Gutachten und unterschiedliche Bewertungen.
Auswirkungen (auf Bevölkerung, Landwirtschaft, Verkehrsströme)	Das wurde im Prinzip schon angesprochen: induzierter Verkehr ja und zwar gewaltig vor allem von den Mautflüchtlingen, die dann den Weg über die Ortschaften suchen. Viel schlimmer ist aber, dass der Transit von Nord nach Süd und von Westen nach Osten über Altenmarkt- Trostberg- Palling-Fridolfing läuft. Trostberg und Palling werden zur Verkehrsdrehscheibe.
Ökologische Risiken	Auch die ökologischen Gesichtspunkte sind bereits angeführt worden: Zerschneidung, Waldbiotop/Hangleiten, Zerstörung bedeutender Naherholungsgebiete, Gefährdung von Muren und Hangeinsturz, Zerstörung der Rote-Listen Arten wie beispielsweise auch die Zerstörung der Sommerquartiere von Fledermäusen und Gelbauchunken etc.
Stichworte Kritik Planrechtfertigung - Welches verkehrliche Problem soll gelöst werden	Altenmarkt - Trostberg ist verkehrsmäßig enorm belastet. Wenn schon eine Lösung angedacht ist, muss sie auch den Verkehr aus den Städten herausbringen. Das tut es aber nicht!!! (Siehe städtisches Gutachten!!)
Alternativen	Auch das wurde bereits genannt: Kreisverkehrslösung oder die Osttrasse. Oder: Ein Gesamtpaket aus vielen durchdachten Schritten für eine umweltfreundliche Verkehrswende mit Anbindung der Schiene. Siehe dazu: Südostbayern - Manifest, erarbeitet von UVA, Bürgerallianz Grenzenlos und Bundesnetzwerk Verkehr mit Sinn.

Straßenprojekt (Bundesland)	B 303 (Bayern) Ausbau zwischen Coburg und Bezirksgrenze Unterfranken (OU Oberelldorf, OU Tambach)
Ansprechpartner	VCD Bayern e.V. Gerd Weibelzahl Tel. 0160/9460 5819 gerd.weibelzahl@vcd-bayern.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	Diese Straße war vor der Wiedervereinigung die einzige Fahrtrmöglichkeit von Coburg Richtung Bundesrepublik. Nun gibt es die A73. Teilweise ist man über die A 73 und A70 über das AK Bamberg schneller in Schweinfurt als wenn man über die B 303 verkehrt. Bei der OU Tambach wird Wald massiv zerstört bzw. es erfolgt ein Eingriff in das beliebte Naherholungsgebiet "Wildpark Tambach". Daher will auch der Graf von Ortenburg als Eigentümer des Schlosses Tambach die OU nicht. Oberelldorf ist ein kleiner Ort, so dass die Umfahrung nur wenigen was bringt.

Straßenprojekt (Bundesland)	B 303 (Bayern) Neutrassierung bei Johannisthal
Ansprechpartner	VCD Bayern e.V. Gerd Weibelzahl Tel. 0160/9460 5819 gerd.weibelzahl@vcd-bayern.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	Die B 303 mündet zurzeit etwas unglücklich in die vierspurige B 173. Um das zu verbessern, soll nochmals massiv in den Hang eingegriffen werden (sog. "Lerchenhoftrasse").

Straßenprojekt (Bundesland)	B 388 (Bayern) Nordumfahrung Passau (B388-05)
Ansprechpartner	VCD Kreisverband Passau-Freyung/Grafenau Bernd Sluka Tel. 0176 42063287 passau@vcd-bayern.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	Maximal würden 15% des Verkehrs auf diese Ortsumfahrung verlagert. "Entlastet" würde eine Straße, auf der der Verkehr in den letzten 15 Jahren (von 1995 bis 2010) bereits um mehr als 25% abgenommen hat. Die Straße soll eine Region (nord-östlicher Landkreis Passau) an die Autobahn A3 anbinden. Diese Region ist bereits gut mit Straßen durchschnitten und angebunden. Im nord-östlichen Landkreis wird die Bevölkerung nach Prognose des Statistischen Landesamts in den nächsten 15 Jahren um mehr als 10% abnehmen und damit die Verkehrsbelastung sinken. 10 km nördlich gibt es bereits einen vor rund 10 Jahren gebauten "Autobahnzubringer". kein Rückhalt vor Ort: Alle beteiligten Kommunen (Salzweg, Tiefenbach, Stadt Passau) haben sich mit großer Mehrheit (stets mehr als 3/4-Mehrheit) gegen diese Straße ausgesprochen. Die Planung wird alleine von der CSU im Landkreis und der bayerischen CSU-Regierung vorangetrieben. Die Straße würde ein Naturschutzgebiet (Ilzschleifen) und ein Landschaftsschutzgebiet (Gaißatal) durchschneiden.
Einsparpotential (Bau und Unterhaltung)	etwa 30 Millionen Euro (ohne Grunderwerb) nach Schätzung der Stadt Passau Das Projekt wurde bisher mindestens viermal untersucht, davon zweimal im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans von Passau und zweimal in separaten Gutachten. Die Kosten dafür sind leider unbekannt. [30]
Abschnitte in km	ca. 8,5 km [8]
Geplanter Ausbaustandard und Brückenbauwerke	2-streifig mit zwei Brückenbauten mit 300 bzw. 580 Metern Länge
Stand der Planung bzw. Umsetzung	vom Land Bayern zum Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet, um sie als Bundesstraße gegen den Widerstand der Kommunen durchzusetzen; erste Vorschläge des Projekts schon vor 1990; erstes Gutachten (negativ) im Jahr 1991
Schon realisierte Bauwerke	Es sind lediglich Anschlüsse vorgesehen und ein Teil der Straße (maximal 2 km) könnte wohl auf der bestehenden Kreisstraße PA30 geführt werden.
Bevölkerungsentwicklung in der Region (seit Planungsbeginn + Prognose)	In der Planungsregion leichte Abnahme um bis zu 5% bis 2028 prognostiziert; in der "erschlossenen" Region 1998 bis 2008 ca. -2%, 2013 bis 2028 (Prognose) -7% bis -10%.
Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung	2028: 49%.
Verkehrsbelegung auf bestehenden Trassen (Ist) täglich im Wochenmittel	1995: Pkw 37910, Güterv. 1893 2010: Pkw 27215, Güterv. 2327
Alternativen	Nulllösung und bessere Verkehrsleitung auf bestehenden Autobahnzubringer zwischen Hutthurm und Aicha v. W.

Straßenprojekt (Bundesland)	Stellungnahme zur Straßensituation in Mecklenburg-Vorpommern
Ansprechpartner	torsten.wierschin@www.vcd-nordost.de Vorstandsmitglied Verkehrsclub Deutschland Landesverband Nordost e.V. (VCD Nordost) Tel.: 0162 / 15 43 686 http://www.vcd-nordost.de
Zusammenfassung Kritikpunkte	<p>Hallo,</p> <p>unter http://www.bi-b213.de/bvwp.php?land=MV&cmpl=1&hrep=&type= finden sich viele Projekte in Mecklenburg-Vorpommern mit hohem und sehr hohem Umweltrisiko, die man leicht streichen kann sowie einigen Angaben zu kosten und Längen.</p> <p>Leider gibt es bei weitem nicht so viele BIs, die sich gegen deren Verwirklichung engagieren. Deshalb kann ich auch nicht die in diesem Formular benötigten detaillierten Infos je Projekt geben. Deshalb:</p> <p>Für M-V gilt generell, dass die Bevölkerung massiv abnimmt und überaltert. M-V wird bis 2020 noch einmal 300.000 Menschen verlieren von aktuell knapp 1.6 Mio. Einwohnern.</p> <p>Deshalb gehören gerade für M-V alle Projekte auf den Prüfstand! Auch haben wir es in M-V leider mit einer besonders unfähigen Regierung in Sachen Verkehr zu tun. Man überlässt alles der DEGES...</p> <p>Insbesondere würde die Einführung einer Straßenmaut auf Bundesstraßen die Situation in vielen Ortslagen entspannen, da die A20 aufgrund ihrer völligen Fehlkonstruktion in West - Ost (vgl. PM des VCD Nordost: http://www.vcd.org/vorort/nordost/presse/pressemitteilungen/27062012-lkw-maut/) und Süd - Nord Richtung ("Neubrandenburger Knie") ihre Funktion verfehlt, die Ballungsräume Hamburg - Stettin bzw. Berlin - Sassnitz - Schweden zu verbinden. Wir haben es hier mit echten Mautausweichverkehr zu tun sowie dem Phänomen des "Heuschrecken-Tourismus". Letzterer plagt uns in den sechs Wochen Sommersaison. Ansonsten sind die Straßen leer bzw. es "tummelt" sich dort der Bevölkerungsquellverkehr.</p> <p>Herzliche Grüße aus Greifswald, Torsten Wierschin</p> <p>PS: Den Kommentar zur B6n, OU Cossebaude (Sachsen) konnte ich schreiben, da ich selber einige Jahre dort "gekämpft" habe. Die Homepage habe ich noch selber gebaut. Bin ab und an mit den Bllern dort noch in Kontakt.</p>

BUND-Alternativenmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan 2015 BUND fordert Prüfung seiner Alternativen zu folgenden offiziellen Vorhaben

Stand: 30.9.2013

Baden-Württemberg

- A 6 AK Weinsberg – Landesgrenze Bayern
- A 98 Hoahrheinautobahn
- B 10 Rheinbrücke bei Karlsruhe/Wörth
- B 29 OU Mögglingen
- B 30/31 Meersburg-Friedrichshafen-Ravensburg
- B 39 OU Ellhofen

Bayern

- A 7 Ausbau Ulm-Memmingen
- A 8 Ausbau Rosenheim-Salzburg
- B 15 Landshut-Rosenheim
- B 21 OU Bad Reichenhall
- B 25 OU Dinkelsbühl
- B 26 Westtangente Würzburg
- B 173 Lichtenfels-Kronach
- B 388 Nordtangente Passau

Berlin

- A 100 Neukölln – Frankfurter Allee

Brandenburg

- B 87 OU Lübben
- B 96 OU Fürstenberg

Hessen

- A 49 Neuental - Gemünden

Mecklenburg-Vorpommern

- B 96 Rügen

Niedersachsen

- A 20 Küstenautobahn (Nordsee)
- A 33 Nordring Osnabrück
- A 39 Lüneburg - Wolfsburg
- B 3 OU Hemmingen
- B 3 OU Celle
- B 188 OU Vorsfelde

- B 210 Riepe - Aurich
- B 214 OU Rheden
- B 247 OU Duderstadt

Nordrhein-Westfalen

- A 1 Eifel
- A 46 Hemer - Neheim
- A 445 Hamm - Werl
- B 64 Warendorf

Rheinland-Pfalz

- B 10 Rheinbrücke (vgl. Ba-Wü)
- B 10 Ausbau Landau - Pirmasens
- B 48 OU Klingenmünster
- B 427 OU Bad Bergzabern

Sachsen

- B 87 Leipzig - Torgau

Sachsen-Anhalt

- A 14 Magdeburg - Ludwigslust (Schwerin)
- B 190 Niedersachsen (geplante A 39) - Brandenburg (A 24)

Schleswig-Holstein

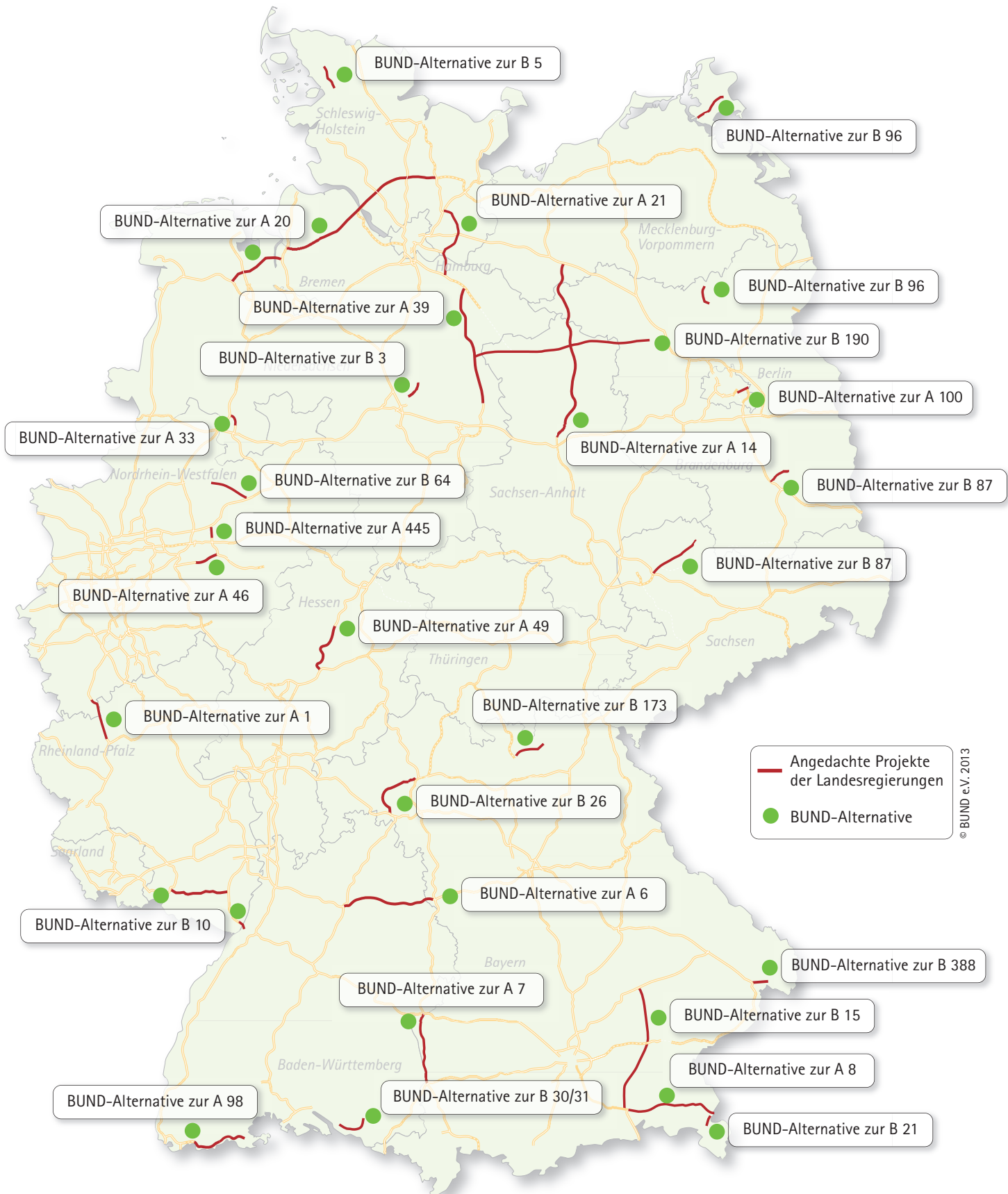
- A 20 Küstenautobahn (vgl. Niedersachsen)
- A 21 Ostumfahrung Hamburg
- B 5 OU Geesthacht
- B 5 Bredstedt - Hattstedt

Thüringen

- B 19 OU Meiningen
- B 19 Wutha - Farnroda
- B 87 Rhönquerung

Kontakt und weitere Informationen:
 Dr. Werner Reh
 BUND Verkehrsreferent
 030/27586-435 oder 030/27586-573
 werner.reh@bund.net

30 ausgewählte Alternativen zu überzogenem Fernstraßenbau



Die grünen Punkte auf der Karte zeigen 30 ausgewählte Alternativen, die der BUND bei den Landesregierungen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 anmeldet. Diese Projekte sind ökologisch unbedenklicher und kostengünstiger als die Planungen der Länder.

www.mobil-statt-verplant.de/alternativen