

Pressemitteilung

Nürnberg/Weismain, 15.03.11
PM 024-11/LFGS
Verkehr

Kunstaktion

Schlaglochangeln im Landkreis Lichtenfels

BN fordert: "Straßen sanieren statt neue bauen"

Mit einer Kunstaktion hat der Bund Naturschutz auf den Missstand aufmerksam gemacht, wonach das Staatliche Bauamt Bamberg im Landkreis Lichtenfels den Neubau weiterer Staatsstraßen plant, während gleichzeitig an allen Ecken und Enden das Geld für den Unterhalt bzw. die Sanierung des bestehenden Straßennetzes fehlt.

Mitglieder der BN-Kreisgruppe Lichtenfels und der gegen die Ortsumfahrung in Weismain aktiven Bürgerinitiative angelten symbolisch nach Fischen in einem wassergefüllten Schlagloch auf der Staatsstraße am Ortseingang von Weismain, Lkr. Lichtenfels, um zu zeigen, dass die Schlaglöcher mittlerweile so lange existieren und so tief sind, dass sich dort bereits Fische halten könnten.

"Überall sind im Landkreis die Straßen marode, Schlaglöcher machen den Autofahrern das Leben schwer, zerstören mittelfristig die Stoßdämpfer und nerven Anwohner durch spritzendes Dreckwasser und rumpelnde Fahrzeuge. Hier bei Weismain mussten wir nicht lange suchen, um eine geeignete Stelle für unsere Aktion zu finden", so Anton Reinhardt, Vorsitzender der BN-Kreisgruppe Lichtenfels.

Dem verwahten Straßenzustand zum Trotz muss das Staatliche Bauamt im Auftrag der Staatsregierung weitere Straßenneubauten, wie z.B. die Verlegung der Staatsstraße 2187 im Kelbachgrund bei Ebensfeld mit Kosten von 4,4 Mio. € oder die Ortsumfahrung Weismain mit Umfahrung Kleinziegenfelder Tal (St 2191) mit Kosten in Höhe von 6,5 Mio. € planen.

"Aus Sicht des Steuerzahlers ist es doch ein Irrwitz, das bestehende Straßennetz sehenden Auges verrotten zu lassen und im gleichen Zuge den Neubau von Straßen voranzutreiben, die dann zusätzlich noch laufend unterhalten werden müssen. Die Zahlen für den Landkreis Lichtenfels sind dramatisch. Wir hoffen, dass die Kommunalpolitik im Landkreis dafür sorgt, dass hier die Prioritäten zurechtgerückt werden", so Reinhardt.

Landesfach-
geschäftsstelle
Bauernfeindstr. 23
90471 Nürnberg
Tel. 0911/81 87 8-0
Fax 0911/86 95 68

"Das Problem der Schlaglöcher auf Straßen und die Unterfinanzierung des Straßenerhalts gegenüber dem Neubau ist seit langem bekannt.

ig@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

Wir brauchen mehr Intelligenz statt mehr Beton und Asphalt. Bayern und Oberfranken ist mit Straßen ausreichend erschlossen. Wir fordern deshalb von der Staatsregierung im laufenden Verfahren zum Staatsstraßenausbauplan eine Umschichtung der Mittel hin zum Straßenerhalt, zum Stopfen der Löcher und zur Erneuerung kaputter Straßenbeläge. Die Steuergelder dürfen nicht weiter für z. T. unnötige und einfach nicht bezahlbare Neubauten vergeudet werden", so Tom Konopka, BN-Regionalreferent für Oberfranken.

"Die im Gutachten von Prof. Kurzak, das vom Staatlichen Bauamt Bamberg in Auftrag gegeben wurde, ermittelten Verkehrszahlen rechtfertigen keinesfalls den Bau einer neuen Straße in Weismain. Die neue Ortsumfahrung würde Weismain zerschneiden und ihre Weiterführung zur A 70 neue Landschaftsbereiche belasten". so Anton Reinhardt.

„Eine Entwicklung des sanften Tourismus in Weismain wäre in weiten Bereichen gefährdet", ergänzte die erfahrene Wanderführerin Anita Dauer.

"Der geplante Neubau einer Ortsumfahrung Weismain würde finanzielle Mittel verbrauchen, die dringend für die Sanierung des bestehenden Straßennetzes benötigt werden. Die auftretenden Probleme mit Lastkraftwagen im Innenstadtbereich von Weismain könnten kurzfristig und kostengünstig mit Maßnahmen wie Verkehrsberuhigung, besserer Beschilderung und Sperrungen für den überregionalen Schwerlastverkehr größtenteils behoben werden. Eine neue Straße dagegen würde einige entlasten, viele andere aber neu belasten", so Reinhardt.

Ludwig Wendler, Vorsitzender der BN-Ortsgruppe Ebensfeld: "Auch bei der im Kelbachgrund geplanten neuen Staatsstraße sollten Kosten zu Gunsten einer naturverträglichen Alternativlösung eingespart werden, welche die bestehende Trassierung weitgehend nutzen würde. Die eingesparten Gelder könnten ebenso für die Sanierung bestehender Straßen umgewidmet werden."

Leider plant die Staatsregierung allerdings ein "Weiter so!" im Staatsstraßenneubau. Erst am 23. Februar 2011 gab Innenminister Joachim Herrmann bekannt, dass 668 Projekte im künftigen Staatsstraßenbausbauplan für 3,2 Milliarden €eingeplant werden sollen. Pro Jahr sollen ca. 100 Mio. €für Staatsstraßenneubau bereitgestellt werden. In den nächsten Wochen kommt es auf die politischen VertreterInnen Oberfrankens in den Regionalen Planungsverbänden an, ob sie diese Planung mitmachen.

„Mehr Intelligenz statt Beton“

Bayern ist ausreichend mit Straßen erschlossen. Der geplante Neu- und Ausbau des bayerischen Staatsstraßennetzes schadet dem Klima- und Artenschutz, zerschneidet und verlärmst Landschaft und Wohngebiete, fördert den Flächenverbrauch, verschärft die Verkehrsprobleme und verhindert nachhaltige Mobilitätskonzepte. Die Staatstraßenplanung ist intransparent

und verschwendet Steuergelder. Ein neuer Staatsstraßenplan muss die geänderten Rahmenbedingungen und die Festlegungen der Staatsregierung zum Klimaschutz, Flächenschutz und Erhalt der biologischen Vielfalt berücksichtigen und - bis auf wenige Ausnahmen - vorrangig die Substanzerhaltung des bestehenden Staatstraßennetzes sichern.

Der Bund Naturschutz fordert deshalb Mobilitätsplanung statt Straßenplanung, Klare Priorität für Erhaltungsinvestition und Rückbau mit Verkehrsberuhigung in Ortsdurchfahrten statt Neubau, ein Ende der „Wunschzettelplanung“ bei der Staatstraßenplanung in Bayern, die Beteiligung der Öffentlichkeit, der Naturschutzverbände und des bayerischen Landtages an der Aufstellung des Staatsstraßenplans 2011, eine Konfliktreduzierung durch Stopp von überzogenen Planungen bzw. fundierte Alternativenprüfung und eine Änderung der Anreizsysteme und Förderrichtlinien für Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen, die einen überzogenen Ausbau und die Verbreiterung mit entsprechenden Eingriffen statt Substanzerhalt erzwingen

Situation der bayerischen Staatstraßenplanung

Die bayerische Staatsregierung betreibt seit Jahrzehnten keine Mobilitätspolitik aus einem Guss, sondern unter Verantwortung der jeweiligen Innenminister, mit Zustimmung der Landtagsmehrheit durch die Haushaltsentscheidungen, reine Straßenbaupolitik.

Es besteht ein großer Erhaltungsrückstand im 13.603 km langen bayerischen Staatsstraßennetz. Nach Darstellung der zuständigen Obersten Baubehörde (OB) ist rund ein Drittel der Staatstraßen reparaturbedürftig, der Oberste Rechnungshof kritisiert seit Jahren diesen Zustand. Mangelnder Straßenunterhalt führt zu höheren Wiederherstellungskosten und verbraucht einen immer größeren Anteil des Steueraufkommens.

Es besteht kein Interesse der Straßenbauverwaltung, der Straßenbauunternehmen und vieler Landtagsabgeordneter an Mobilitätslösungen, sondern am „Weiter so“, um Bauaufträge und Arbeitsplätze in der Verwaltung zu sichern.

Auf Grundlage interessegeleiteter Verkehrsprognosen, die den Bevölkerungsrückgang und steigende Energiekosten ausblenden und das weitere Wachstum des Straßenverkehrs als „unabänderlich“ ansehen, werden teure Bauprojekte statt angepasster Lösungen geplant und durchgesetzt. Das bedeutet zunehmend kreuzungsfreie Staatstraßen und Ortsumfahrungen mit möglichst viel Brücken- und Rampenbauwerken mit der Begründung, „die Leistungsfähigkeit, Flüssigkeit und Schnelligkeit des Straßenverkehrs zu verbessern“.

Nach den zu Grunde liegenden Verkehrsprognosen geht die Straßenbauverwaltung von weiter stark wachsenden Verkehrsaufkommen auf der Straße aus. Da bei vielen Projekten die realen Verkehrszahlen keine Baunotwendigkeit begründen, wird der Prognosehorizont 2025 herangezogen und keine Änderung der verkehrspolitischen Randbedingungen unterstellt. Tatsächlich ist nach dem „Jahresbericht 2009“ der Obersten Baubehörde zum „Verkehrs- und Unfallgeschehen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs in Bayern vom August 2010 „in den vergangenen zehn Jahren der durch-

schnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf Autobahnen und Bundesstraßen jährlich um durchschnittlich 0,4% gestiegen, während er auf Staats- und Kreisstraßen etwa gleich geblieben ist (Oberste Baubehörde, Verkehrs- und Unfallgeschehen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs in Bayern, Jahresbericht 2009, August 2010).

Es findet keine Abstimmung mit den Erfordernissen des öffentlichen Verkehrs oder einer Flächen sparenden Siedlungsentwicklung statt. Aufgrund einer „Wunschlistenplanung“ statt einer Bedarfsplanung wurde den Gemeinden mit Sonderförderprogrammen, wie z.B. dem Programm „Staatsstraßenumfahrungen in gemeindlicher Sonderbaulast“ mit Förderung zwischen 70 und 90 Prozent durch den Freistaat weitere überdimensionierte Projekte ermöglicht.

Die Vorbereitung eines Ministerratsbeschlusses zum neuen Staatsstraßenplan mit Gültigkeit zum 1.1. 2011 wurde ohne Öffentlichkeits-, Parlaments, und Verbandsbeteiligung durchgeführt.

Der Ausbauplan für die Staatstraßen hat im Gegensatz zum Bundesverkehrswegeplan keine Gesetzeskraft, sondern ist eine Dringlichkeitsreihung der Ausbauziele mit Beschlussfassung durch den Ministerrat. Nach Angaben der Obersten Baubehörde wird aufgrund des Ministerratsbeschlusses vom September 2007 der derzeit gültige 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern fortgeschrieben und ein aktualisierter 7. Ausbauplan vorbereitet.

Hierzu haben die Staatlichen Bauämter der Obersten Baubehörde nach Angaben von „Straßenbauminister“ Joachim Hermann am 2.11.2010 bei der „Verkehrskonferenz Westmittelfranken“ 951 Projekte mit einem Volumen von 4,1 Milliarden Euro gemeldet. Laut Hermann können in die 1. Dringlichkeitsstufe für die nächsten 10 Jahre „nur Maßnahmen für eine Milliarde realistisch aufgenommen werden“ (FLZ, 2.11.2010). Diese Projekte werden einem gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahren unterzogen, das aufgrund der gesetzten Randbedingungen eine Scheinrationalität vortäuscht.

Finanzierung: Nach Angaben der OB wurden im Jahr 2009 353 Mio. Euro allein für die Staatsstraßen ausgegeben. Diese teilen sich auf in Maßnahmen des Ausbauplans (78 Mio.), Sonstiger Um- und Ausbau (33 Mio.), Bestandserhaltung (119 Mio.), Planung und Bauleitung (27 Mio.), Betriebsdienst (96 Mio.). Damit wurde allein für die Staatsstraßen mehr als dreimal soviel ausgegeben wie im Etat des Umweltministeriums für den gesamten Bereich des Natur- und Umweltschutzes im Jahr 2010 vorgesehen waren, nämlich 110 Mio. Euro.

Innenminister Joachim Hermann konzidiert jedoch für die Staatstraßen im August 2010 einen "Nachholbedarf für die Erhaltung der Fahrbahnen von bayernweit rund 720 Mio. Euro".

für Rückfragen:

Tom Konopka, Regionalreferent für Mittel- und Oberfranken

Tel. 0911/81878-14

Fax 0911/869568,

tom.konopka(at)bund-naturschutz.de