



# Landschaft und Verkehr

Stellungnahme des Deutschen Rates für Landespflege  
zu den Auswirkungen des Straßenverkehrs  
und des Straßenbauprogramms der Bundesregierung  
auf die Umwelt  
und  
Berichte von Sachverständigen über Probleme  
des Straßenverkehrs und zu Straßenbauprojekten

Heft 22 – 1974

DER SCHRIFTENREIHE DES DEUTSCHEN RATES FÜR LANDESPFLEGE

Für den Inhalt verantwortlich: Prof. Dr. Gerhard Olschowy  
im Auftrag des Deutschen Rates für Landespflege

Druck: Buch- und Verlagsdruckerei Ludw. Leopold KG, 53 Bonn, Friedrichstraße 1

## Inhaltsverzeichnis

|  |     |
|--|-----|
| 1. Stellungnahme des Deutschen Rates für Landespflege zu den Auswirkungen des Straßenverkehrs und des Straßenbauprogramms der Bundesregierung auf die Umwelt . . . . . | 61  |
| 2. Stellungnahme zum Projekt der Umgehungsstraße U 42 im Raum Eltville–Niederwalluf . . . . .  | 67  |
| 3. Umgehungsstraße Bad Wildungen . . . . .   | 71  |
| 4. Straßenbauprojekt „Bodensee-Schnellweg“ – Autobahn über den Bodanrück . .   | 74  |
| 5. E. H. Heubling : Einführung in die Grundlagen des Ausbauplanes für die Bundesfernstraßen . . . . .  | 78  |
| 6. W. Ruske : Die wissenschaftlichen Methoden bei der Aufstellung des Ausbauplanes für die Bundesfernstraßen in den Jahren 1971–1985 . . . . .                         | 80  |
| 7. H. Jürgensen : Der Ausbau des Bundesfernstraßenverkehrs, insbesondere der Autobahn, aus volkswirtschaftlicher Sicht . . . . .                                       | 84  |
| 8. K. Oettle : Thesen für ein Umdenken in der verkehrlichen Infrastrukturplanung   | 87  |
| 9. Schreiben des Deutschen Rates für Landespflege zum Straßenbauprojekt „Umgehungsstraße Bad Wildungen“ . . . . .  | 91  |
| 10. Einspruch des Deutschen Rates für Landespflege zum Planfeststellungsverfahren „Umgehungsstraße Eltville–Niederwalluf“ . . . . .                                    | 93  |
| 11. Hinweis auf die jüngste Entwicklung im Projekt „Umgehungsstraße Eltville–Niederwalluf“ . . . . .   | 97  |
| 12. Stellungnahme des Deutschen Rates für Landespflege zum Projekt „Rennstrecke Schottenring“ . . . . .  | 99  |
| Anschriften der Autoren . . . . .  | 101 |
| Bildnachweis . . . . .   | 101 |
| Verzeichnis der bisher erschienenen Hefte . . . . .  | 102 |
| Verzeichnis der Ratsmitglieder . . . . .   | 103 |



Abb. 1 Die unmittelbare Benachbarung einer modernen Schnellverkehrsstraße und Siedlungsgebiete ist vor allem im Hinblick auf den Lärm problematisch. Lärmschutzwälle können die Belästigungen verhindern. Freigegeben B.St. MWV G 30/1783

Der Sprecher

An den

Kanzler der Bundesrepublik Deutschland  
Herrn Willy Brandt

5300 Bonn 1  
Bundeskanzleramt

Betr.:

## **Auswirkungen des Straßenverkehrs und des Straßenbauprogramms der Bundesregierung auf die Umwelt**

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler!

Der Deutsche Rat für Landespflege hat sich seit seiner Konstituierung im Jahre 1962 wiederholt mit dem Fragenkomplex „Straße und Landschaft“ sowie mit den Auswirkungen einzelner Straßenbaumaßnahmen auf die Umwelt befaßt; die Ergebnisse sind in Heft 9 seiner Schriftenreihe mit dem Thema „Landschaftspflege an Verkehrsstraßen“ veröffentlicht worden. Die Zunahme der Straßenplanungen, die aus der Sicht von Umweltschutz und Landespflege problematisch sind, und die Auswirkungen des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 vom 30. Juni 1971 (BGBl. I S. 873) waren Anlaß für den Rat, die Auswirkungen des Straßenbauprogramms und des Straßenverkehrs auf die Umwelt nochmals eingehend zu erörtern und dazu grundsätzlich Stellung zu nehmen.

Zu den grundsätzlichen Problemen der Infrastrukturplanung und dem Bedarfsplan zum Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971–1985 hat der Rat folgende Sachverständige gehört:

Ministerialdirektor Dr.-Ing. E. H. Heubling, Bundesministerium für Verkehr: „Einführung in die Grundlagen des Ausbauplanes für die Bundesfernstraßen“

Dr.-Ing. W. Ruske, Institut für Stadtbauwesen an der TH Aachen: „Die wissenschaftlichen Methoden bei der Aufstellung des Ausbauplanes für die Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985“

Prof. Dr. H. Jürgensen, Institut für Verkehrswissenschaften der Universität Hamburg: „Der Ausbau des Bundesfernstraßennetzes, insbesondere der Autobahn aus volkswirtschaftlicher Sicht“

Prof. Dr. K. Oettle, Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr an der Universität München: „Thesen für ein Umdenken in der verkehrlichen Infrastrukturplanung“.

### **1. Zur Situation**

Die nachteiligen Auswirkungen der gegenwärtigen Verkehrssituation treten immer störender in Erscheinung, ohne daß sie in der Verkehrsplanung ausreichend berücksichtigt würden. Die überörtliche Verkehrsplanung als ein Mittel der räumlichen Entwicklung ist in hohem Maße von der Raumordnung abhängig. Unzulänglichkeiten in der

Raumordnung wie unzureichende Durchsetzbarkeit, Arbeitsmethoden, unbestimmte Rechtsbegriffe und Rechtsgrundsätze wirken sich daher ungünstig auf die Verkehrsplanung aus. Mit aus diesem Grunde fordert die „Grüne Charta von der Mainau“ als erstes eine durchsetzbare Raumordnung für alle Planungsebenen unter Berücksichtigung der natürlichen Gegebenheiten.

Ursache von Fehlentscheidungen ist häufig die nicht rechtzeitige Beteiligung der Betroffenen und mangelnde Abstimmung mit anderen Behörden.

Ohne die Notwendigkeit einer gesamtheitlichen Betrachtung aller Verkehrssysteme, -arten und -träger zu verkennen, beschränken sich die folgenden Ausführungen aus methodischen und arbeitstechnischen Gründen im wesentlichen auf den Straßenverkehr. Der übrige Verkehr wird nur insoweit miteinbezogen, als er in Beziehung zum Straßenverkehr steht.

#### **1.1 Mängel in der Raumordnung**

Die Abhängigkeit jeglicher Fachplanung von der Raumordnung hat dazu geführt, daß in immer stärkerem Maße Raumordnungsprogramme und -pläne auf allen Planungsebenen als notwendig erkannt und gefordert werden. Solange derartige Programme und Pläne nicht vorliegen, sind Fehlentwicklungen in den fachplanerischen Bereichen nicht zu vermeiden. Besonders das Fehlen eines Raumordnungsprogramms des Bundes wirkt sich nachteilig auf alle Fachplanungen des Bundes und auf die Raumplanung der Länder aus. Der Raumordnungsbericht 1972 der Bundesregierung stellt dazu fest: „Ohne ein Bundesraumordnungsprogramm werden die raumordnungspolitischen Aufgaben in der Bundesrepublik Deutschland kaum zu lösen sein. Die damit verbundene Neuorientierung zwingt den Bund zur Überprüfung zahlreicher Einzelentscheidungen. Sie macht es aber auch notwendig, daß in den Ländern Ziele und Maßnahmen der Landesplanung vielfach neu überdacht und auf die gemeinsame Konzeption hin harmonisiert werden“. Ein weiterer Mangel ist, daß die Raumordnungspläne in den Ländern nicht in allen Fällen ausreichende Rechtsverbindlichkeit erlangen.

Gegenüber den traditionellen Fachplanungen hat die Raumordnung eine übergeordnete und koordinierende Aufgabe. Sie soll die Entwicklungsrichtungen bestimmen und mit dem Instrument der Landesplanung durchsetzen. Sie stößt aber allzuoft auf Unverständnis und auf Wider-

stand. Die Landesplanungsbehörden können daher ihre koordinierende Kompetenz im Planfeststellungsverfahren nicht ausreichend wahrnehmen, weil sie nur wie Fachbehörden tätig werden. In raumbedeutsamen Entscheidungen stehen somit noch fachplanerische Kriterien im Vordergrund. Aufgaben, Ziele und Grundsätze der Raumordnung, wie sie im Bundesraumordnungsgesetz vom 8. April 1965 formuliert sind, können sich im konkreten Fall auf die Entscheidung nicht genügend auswirken.

An dem Raumordnungsverfahren, das die Übereinstimmung aller beteiligten und betroffenen Stellen herbeiführen soll, sind der Staatsbürger und nichtbehördliche Institutionen nicht beteiligt; die Anfechtungsmöglichkeiten sind unzureichend. Die manchmal recht eigenwilligen Entscheidungen der Planungsträger tragen dazu bei, daß die jeweils auftretenden Verfahrens- und Zielkonflikte durch das Raumordnungsverfahren in der Regel nicht ausgeräumt werden. Das Raumordnungsverfahren ist außerdem noch nicht in allen Bundesländern wirksam.

### 1.2 Verfahrensmängel in der Straßenplanung

Das Bundesfernstraßengesetz (FStrG) vom 6. 8. 1961 (BGBl. I S. 741) räumt in § 16 FStrG zwar den an der Raumordnung beteiligten Bundesministern in der Planung und Linienführung der Bundesfernstraßen eine eindeutig bevorzugte Stellung ein, jedoch nicht den Landesplanungsbehörden der beteiligten Länder und den betroffenen Gemeinden. Auf Grund dieses Gesetzes kann die Landesstraßenbaubehörde im Auftrage des Bundes tätig werden, ohne daß die Landesplanung genügend Einfluß nehmen kann. In der Regel wird von der Landesstraßenbaubehörde zunächst die Straßenplanung entwickelt, die erst in einem mehr oder weniger weit fortgeschrittenen Stadium mit der Raumordnung und anderen Behörden abgestimmt wird. Eine Diskussion über das gesamte Straßennetz findet zumeist nicht statt. Eine Trasse wird festgelegt, und einige Varianten mit relativ geringem Spielraum werden angeboten. Dieses Verfahren ist mit dem Wesen der Raumordnung nicht zu vereinbaren. Eine so raumbedeutsame Maßnahme wie die Planung einer Bundesfernstraße kann und darf nur als Folgemaßnahme einer raumordnerischen Entscheidung verstanden werden.

Die Straßenbaubehörde ist verpflichtet, die übrigen Planungsträger über Fernstraßenplanungen zu unterrichten, doch ist der Zeitpunkt der Unterrichtung gesetzlich nicht genau festgelegt. Durch unzureichende und zu späte Unterrichtung – etwa erst zum Zeitpunkt der Offenlegung – kommt es besonders zwischen Fernstraßenplanung und Bauleitplanung zu starken Spannungen und kaum lösbaren Problemen; sie werden in kleineren Gemeinden, die keine Planungssachverständige haben, nur selten erkannt werden. Dem autonomen Vorgehen in der Fernstraßenplanung einerseits steht der Generalverkehrsplan der größeren Gemeinden mit eigener Wirkung andererseits gegenüber. Im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vom 13. März 1972 (BGBl. I S. 501) wird der Generalverkehrsplan oder ein gleichwertiger Plan als Voraussetzung für ein förderungswürdiges Vorhaben gefordert, ohne daß sein Rechtscharakter in diesem oder einem anderen Gesetz festgesetzt und sein Bezug zur übrigen Planung festgelegt ist. Auf Gemeindeebene hat der Generalverkehrsplan die Aufgabe, eine Konzeption für den gesamten Verkehr innerhalb der Gemeinde und seine Verknüpfung mit dem umliegenden Raum festzulegen, auch als Voraussetzung für die Finanzierung. Die Auswirkungen des Generalverkehrsplanes auf die räumlichen Strukturen können somit beträchtlich sein, zumal in der Regel die Gemeindevertretung über diesen Plan beschließt und eine Änderung nur über einen erneuten Beschluß zu erreichen ist.

### 1.3 Unzureichende Planungsunterlagen

Zu den Verfahrensmängeln in den Bereichen der Raumordnung und der Verkehrsplanung kommt der Mangel an ausreichenden Planungsunterlagen hinzu. Planungsunterlagen werden oft nur so weit erstellt, wie es fachspezifisch erforderlich erscheint. Weitergehende Unterlagen, insbesondere über die Umweltbelastung, werden in der Regel nicht erarbeitet. Umfassende landespflegerische Gutachten bzw. Landschaftspläne fehlen in den meisten Fällen ebenfalls. Folglich werden die Erfordernisse des Umweltschutzes und der Landespflege allzuoft nicht angemessen berücksichtigt.

Dieser Mangel an ausreichenden Planungsunterlagen und deren nicht rechtzeitige Bekanntgabe sind häufig die Ursache für Fehlplanungen und -entscheidungen, gegen die sich in jüngster Zeit in immer stärkerem Maße einzelne Bürger, Bürgerinitiativen und Verbände wenden. Durch zumeist qualifizierte und auf eigene Kosten erstellte Fachgutachten und Stellungnahmen versuchen sie, den Mangel an Planungsunterlagen zu beheben und auf erweiterter sachlicher Ebene eine Überprüfung und Änderung der Entscheidungen herbeizuführen. Mit ihrem Eintreten für eine menschenwürdige Umwelt leisten die Bürgerinitiativen und Verbände zweifellos einen bedeutenden Beitrag zur Umweltgestaltung. Die Beschaffung und Ergänzung von Planungsunterlagen und die Vorlage von Alternativvorschlägen sind jedoch eindeutig eine Aufgabe der jeweils planenden und entscheidenden Behörde und sollte nicht Aufgabe von Bürgerinitiativen oder gar einzelner Bürger sein.

Erfreulicherweise ist der Mangel an ausreichenden Planungsunterlagen bereits vielerorts erkannt worden. So hat die Landesregierung von Baden-Württemberg beschlossen, mit Hilfe von Systemanalysen Erkenntnisse über die Zusammenhänge in der Raumplanung zu erarbeiten.

## 2. Die Auswirkungen des Straßenbaus und des Straßenverkehrs auf den Menschen und seine Umwelt

Der Kraftfahrzeug-Individualverkehr und der Güterfernverkehr führen bei entsprechender Verkehrsdichte zu hohen Belastungen der Umwelt, wie im Vergleich mit öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich wird.

Es besteht kein Zweifel, daß der Straßenverkehr gegenüber anderen Verkehrsarten

- besonders energieaufwendig
- besonders flächenaufwendig
- besonders umweltbelastend und
- besonders unfallträchtig

ist.

### 2.1 Belastung der natürlichen Umwelt durch Kfz-Verkehr

Der Anteil der Verkehrsflächen an der Gesamtfläche des Bundesgebietes betrug 1970 4,5 %<sup>1</sup>. Hiervon entfallen 1,8 % auf die Straßen<sup>2</sup>. Der Straßenverkehr ist ohne Zweifel sehr flächenaufwendig, zumal im innerstädtischen Bereich zu dem steigenden Bedarf an Flächen für den fließenden Verkehr immer mehr Flächen für den ruhenden Verkehr hinzutreten. Die weitere Zulassung von Kraftfahrzeugen von heute rd. 17 Mio. auf mindestens 20 Mio. bis 1980 (vgl. Materialienband zum Umweltprogramm der Bundesregierung, Bundestags-Drucksache VI/2710 und Gutachten „Auto und Umwelt“ des Sachverständigenra-

<sup>1</sup> Die Siedlungsfläche beträgt zum Vergleich 4,2 % – Statistisches Jahrbuch der Bundesrepublik Deutschland 1970.

<sup>2</sup> „Auto und Umwelt“, Gutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen, September 1973.

tes für Umweltfragen) und die damit zwangsläufig verbundene Abnahme der jährlichen Fahrleistung je Kraftfahrzeug wird den Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr erheblich steigern. Weiter kann der Kraftverkehr als besonders energieaufwendig erachtet werden. Da die Erdölvorräte begrenzt sind und als Rohstoffgrundlage für die chemische Industrie benötigt werden, trägt der Kraftfahrzeugverkehr zur Verschärfung des im Herbst 1973 eingetretenen Ölmangels bei. Diese Entwicklung wird ein grundsätzliches Umdenken der gesamten Verkehrsplanung erforderlich machen.

Der Anteil des Straßenverkehrs an den umweltbelastenden Immissionen ist ständig gewachsen. Hieran sind Kohlenmonoxid mit 79,1 %, Kohlenwasserstoffe mit 71,6 % und Feststoffe mit 10,7 % beteiligt<sup>3</sup>. Der vom Straßenverkehr emittierte Anteil des Schwefeldioxids ist nur gering; für Stickoxide und Blei lassen sich nur schwer genaue Angaben machen. Diese Immissionsbelastung wirkt sich nicht nur auf die straßenbegleitenden Flächen des Landbaues aus, sondern auch auf das Grundwasser und offene Wasserflächen (Zuführung von Ölresten, Altölen, Öl aus Unfällen, Reifenabrieb und anderem Straßenstaub).

Mit dem Anwachsen des Kraftfahrzeugverkehrs sind auch die Lärmbelastigungen angestiegen. Der Straßenlärm steht nach einer Emnid-Umfrage bei zwei Dritteln aller Befragten an erster Stelle der Belästigungen. Der durchschnittliche Lärmpegel einer verkehrsreichen Großstadtstraße liegt heute bereits bei etwa 85 dB (A) und hat sich damit seit dem 2. Weltkrieg mehr als verdoppelt<sup>4</sup>. Aus der Tatsache, daß 80 bis 90 dB (A) bereits an der oberen Grenze der Lärmstufe II liegen, die als gesundheitsgefährdend angesehen wird, ist die Bedeutung des Straßenlärms für die Umweltqualität zu verstehen. Zu berücksichtigen ist weiter die Lärmbelastigung von Erholungsgebieten in der freien Landschaft durch den Fernverkehr.

## 2.2 Belastung der natürlichen Umwelt durch den Straßenbau

Der Bau von Straßen stellt einen Eingriff in die Landschaft dar und verändert im Bereich des Straßenkörpers selbst und darüber hinaus die Landschaftsfaktoren Relief, Gestein, Boden, Wasserhaushalt, Klima, Vegetation und Tierwelt und damit zugleich das Wirkungsgefüge des Naturhaushaltes. Obwohl die Straßenbauingenieure anerkanntermaßen bemüht sind, die aus diesen Eingriffen entstehenden Nachteile durch eine den örtlichen Verhältnissen angepaßte Trassierung, Gradientenführung, Böschungsausformung, Regulierung des Wasserhaushaltes, Bepflanzung, Straßengestaltung und anderes mehr auszugleichen, können Schäden im Naturhaushalt, an einzelnen Landschaftsfaktoren und am Landschaftsbild oft nicht vermieden werden. Hanganschnitte führen in manchen Fällen zu instabilen Verhältnissen und damit zu langjährigen oder andauernden Schäden (Gesteinsabgänge, Rutschungen). In engen Fluß- und Bachtälern trägt der Neubau von Straßen oder ihr Ausbau zur Vernichtung noch naturnaher Ufer bei. An ihre Stelle treten, oft auf langen Strecken, Stützmauern oder Pflasterböschungen. Dammbauten in Tälern unterbrechen Ventilationsbahnen und können zu Kaltluftstauungen führen, die die Frostgefahr für landwirtschaftliche, gärtnerische und forstliche Kulturen erhöhen. Waldbestände müssen eingeschlagen werden und dürfen nicht wieder hochwachsen, um im Winter Schlagschatten auf der Fahrbahn und damit Schnee- und Eisglätte zu vermeiden. Auf grundwassernahen Standorten oder im Bereich von Staunässe-

böden bewirkt der Straßenkörper eine Veränderung im Wasserhaushalt mit manchmal dauerhaften nachteiligen Auswirkungen auf benachbarte Flächen und deren Nutzung (Stauwasser oder Absenkung und Austrocknung). Die Entnahmestellen von Boden für Dammschüttungen liegen häufig unmittelbar an dem Straßenkörper und können daher nicht für Erholungszwecke genutzt werden. Die Reaktivierung solcher Gruben ist nicht immer befriedigend. Hohe Dämme, große Anschnitte und tiefe Einschnitte bringen harte Konturen in das Landschaftsbild oder bilden Fremdkörper und haben häufig Ausmaße, die in keinem Verhältnis zur gewachsenen Landschaft stehen.

Die von dem Arbeitsausschuß „Landschaftsgestaltung“ der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen erarbeiteten Richtlinien für die Gestaltung und Bepflanzung von Landstraßen sind ein wertvoller Beitrag, um die Auswirkungen des Straßenbaus auf die Landschaft auszugleichen. Diese Richtlinien werden z. Z. überarbeitet und den heutigen Anforderungen angepaßt. Es bleibt zu wünschen, daß sie nach Fertigstellung bald vom Bundesministerium für Verkehr als verbindlich erklärt werden.

## 2.3 Konflikte mit anderen Nutzungen

Jede Schnellverkehrsstraße, vor allem aber jede Autobahn, stellt eine scharfe Zäsur in der Landschaft dar. Ökologisch und naturräumlich zusammengehörende Gebiete und damit Funktionseinheiten werden häufig zerschnitten. Das wirkt sich sowohl für land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen als auch für Erholungsgebiete und Naturparke nachteilig aus. Die Vorstellung, durch neue Autobahnstraße die Anfahrtsstrecke für die Benutzer auf durchschnittlich 25 km zu verringern, ist allein aus den vorgenannten Gründen nicht zu verantworten. Hier ist zu prüfen, ob nicht der Ausbau bestehender Autobahnen auf 3 und mehr Spuren für die Landschaft wie auch aus Kostengründen eine bessere Lösung darstellt.

Die Führung von Verkehrsbändern in der Mitte von Tal Landschaften, an Ufern von Gewässern, an Küsten und an Waldrändern muß zwangsläufig zu Konflikten mit anderen Nutzungen führen. Es sei nur auf die Zunahme hoher Stützmauern und Böschungspflaster an Ufern bevorzugter Wasserläufe wie Rhein und Mosel hingewiesen.

Große Nachteile hat der Straßenverkehr in Erholungsgebieten, weil sich diese Nutzungen einerseits bedingen und andererseits ausschließen. Die Auseinandersetzungen über die Straßenführungen in Eltville am Rhein, in Bad Wildungen, in Baden-Baden und am Bodensee sind nur einige Beispiele, die die auftretenden Schwierigkeiten deutlich machen. Neben der möglichen Beeinträchtigung von Heilquellen, Kurgebieten und Erholungseinrichtungen, neben der optischen Störung durch den ständigen Verkehrsfluß ist es vor allem der Lärm, der den Erholungswert und Kurerfolg wesentlich mindert. Wie das in Köln aufgestellte Immissionskataster erkennen läßt, wird auch der Wohnwert der durch Verkehr belasteten Gebiete erheblich gemindert. Die Anlage von Fußgängerzonen ist ein Beitrag, um den Konflikt Auto – Fußgänger abzubauen, jedoch kein ausreichendes Mittel. Es müssen eigene Fußgänger-netze auch in den reinen Wohngebieten und Vorstädten sowohl in neuen als auch in alten Stadtteilen geschaffen werden. Hier ist für die Führung der Fahrstraße ein ader-netzartiges System empfehlenswert, bei dem der Durchgangsverkehr auf leistungsfähigen Straßen gebündelt und der örtliche Verkehr weitgehend auf Stichstraßen verwiesen wird.

## 2.4 Unfallhäufigkeit

Die Unfallträchtigkeit des Straßenverkehrs ist unumstritten. In der Haupturlaubszeit und häufig an Wochenenden

<sup>3</sup> Materialienband zum Umweltprogramm der Bundesregierung vom 14. Oktober 1971.

<sup>4</sup> Materialienband zum Umweltprogramm der Bundesregierung vom 14. Oktober 1971.

kann von einem Notstand gesprochen werden. Die Ursache liegt nicht nur in der hohen Zahl der Verkehrsteilnehmer begründet, sondern auch in der beträchtlichen Zahl der für diese verantwortungsvolle Aufgabe ungeeigneten Personen. Besonders auf den Fernstraßen ist der hohe Anteil schwerer Lastfahrzeuge eine bedeutende Unfallursache. In der Bundesrepublik Deutschland ist wie kaum in einem anderen Lande der schwere Lkw in seinen Maßen und Gewichten weit überentwickelt und daher an den Straßenschäden (sie werden durch das Steueraufkommen der Lastwagen nicht aufgewogen) und Unfallgefahren überdurchschnittlich beteiligt. Die Priorität, die dem Lastverkehr für den Gütertransport eingeräumt worden ist, sollte aus diesen Gründen überprüft werden.

### **3. Stellungnahme zum Straßenbauprogramm der Bundesregierung**

Ziel der Bestrebungen des Rates ist es, die Belastung des Raumes, hervorgerufen durch die Überlagerung mehrerer Nutzungen, auf die begrenzte Belastbarkeit des Naturpotentials abzustellen.

Dem Straßenbauprogramm ist das Prinzip der Bedarfsdeckung für den Straßenverkehr zugrunde gelegt; auch der Bundesverkehrswegeplan (1. Stufe) aus dem Jahre 1973 basiert im wesentlichen auf Prognosen des Verkehrszuwachses. Die Verkehrsplanung orientiert sich nicht ausreichend an einer gesamträumlichen Konzeption des Bundesgebietes. Da somit die Nachfrage gedeckt werden muß, wurde durch Hochrechnung der künftige Bedarf als Grundlage für die Planung ermittelt. Raumordnerische Gesichtspunkte werden zwar angesprochen, treten in der Bedarfsermittlung jedoch in den Hintergrund, so daß in der auf den Bedarf abgestellten Mittelverteilung die bereits überlasteten Räume eindeutig mit finanziellen Mitteln begünstigt werden, die noch nicht ausreichend entwickelten Räume bleiben weiterhin im Rückstand. Als Ziel der Planung wird die Deckung des Sättigungsbedarfs gesetzt. Dabei ist höchst unbefriedigend, daß zur Zeit, insbesondere für den Naherholungs- oder Wochenendverkehr, ein Sättigungsbedarf nicht ermittelt und somit auch nicht berücksichtigt werden kann, obwohl der Wochenendverkehr den Werktagsverkehr bereits in zahlreichen Fällen übertrifft.

Da der Bedarf weit größer ist als die zur Verfügung stehenden Mittel, muß allein schon deswegen, aber auch im Hinblick auf die überlasteten Räume die Notwendigkeit und Möglichkeit der Bedarfsdeckung in Frage gestellt werden. Es ist außerdem unverständlich, warum auf dem Gebiet des Straßenverkehrs die Entwicklung freien Lauf nehmen soll, obwohl in den Verdichtungsräumen die Grenzen dieser Entwicklung bereits deutlich in Erscheinung treten. Die Möglichkeit, die Entwicklung und den Bedarf zu lenken, kommt im Straßenbauprogramm nicht zum Ausdruck. Der Deutsche Rat für Landespflege hält daher den Bedarfsplan bereits vom Ansatz her für nicht geeignet, die durch die Entwicklung des Straßenverkehrs hervorgerufenen Probleme zu lösen.

### **4. Vorschläge und alternative Empfehlungen**

Die durch die Entwicklung des Verkehrs verursachten nachteiligen Auswirkungen müssen in Zukunft unbedingt vermieden werden, wenn auch spätere Generationen noch annehmbare Lebensbedingungen vorfinden sollen.

Wie bereits in der „Grünen Charta von der Mainau“ abschließend gefordert, ist eine „Umstellung im Denken der gesamten Bevölkerung durch verstärkte Unterrichtung der Öffentlichkeit über die Bedeutung der Landschaft in Stadt und Land und die ihr drohenden Gefahren“ notwendig.

Nach Erörterungen des Bedarfsplanes zum „Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985“ und der grundsätzlichen Auswirkungen der Straßenplanung und des Straßenverkehrs auf die Umwelt unterbreitet der Deutsche Rat für Landespflege daher folgende Vorschläge und alternative Empfehlungen:

#### **4.1 Umdenken und Änderung der Prioritäten**

In Anbetracht des notwendigen Schutzes unserer gefährdeten Umwelt sind die Prioritäten für die über raumwirksame Planungen entscheidenden Kriterien neu zu setzen. Den heutigen Erkenntnissen und Erfordernissen entsprechend ist eine Rangordnung der Ziele festzulegen, die gewährleistet, daß die Belange der Umwelt gleichgewichtig berücksichtigt werden und im Zweifelsfalle die Entscheidungen zugunsten einer langfristigen Vorsorge für die natürliche Umwelt getroffen wird. Dieses Prinzip sollte von Regierungen und Parlamenten anerkannt werden, es sollte sich in Gesetzen niederschlagen und in der Planung vollzogen werden.

Gleichermaßen sind im Bereich der Verkehrsplanung die Prioritäten zu ändern, und zwar sowohl innerhalb des Gesamtverkehrs als auch innerhalb des Straßenbaues. Voraussetzung dafür ist

- ein Umdenken hinsichtlich des Bedarfsdeckungsprinzips in der Straßenverkehrsplanung,
- ein Umdenken im Prinzip der ausschließlichen Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs,
- ein Umdenken als Folge der inzwischen sichtbar gewordenen Probleme in der Energieversorgung.

Eine Bedarfsdeckung ist aus planerischen und auch finanziellen Gründen, in Verdichtungsgebieten auch aus Raum-mangel, nicht möglich.

Das Prinzip der ausschließlichen Wirtschaftlichkeit im Nahverkehr stammt aus einer Zeit, in der der öffentliche Personennahverkehr auf wirtschaftlichen Ertrag ausgerichtet war und noch nicht als ein Instrument zur Lösung raumordnerischer und städtebaulicher Probleme galt. Heute wird in immer stärkerem Maße durch bewußte Tarifgestaltung unter Zurücksetzung der Wirtschaftlichkeit der öffentliche Personennahverkehr als Mittel zur Entlastung der städtischen Straßenräume benutzt, um die Städte lebenswert und lebensfähig zu erhalten. Nach den vorliegenden Erfahrungen dürfte jedoch der Nulltarif keine ausreichende Lösung sein. Ein gewisser Zwang zum wirtschaftlichen Denken sollte auch beim Betrieb öffentlicher Verkehrsmittel erhalten bleiben.

Wie bereits von der Gruppe Ökologie vorgeschlagen, sollte ein Energie-Sparprogramm aufgestellt werden, um die begrenzten Energievorkommen rationell zu nutzen.

#### **4.2 Zusammenarbeit Raumordnung – Fachplanung**

Die Raumordnung muß als Grundlage für sämtliche Fachplanungen einschließlich der Verkehrsplanung entschieden wirksamer gestaltet werden und verbindlichen Charakter erhalten. Das Raumordnungsverfahren selbst sollte verbessert und in allen Bundesländern einheitlich gehandhabt werden. Raumordnerische Kriterien und Zielsetzungen müssen unbedingt Vorrang vor speziellen fachplanerischen Forderungen erhalten. Planen und Handeln der hierarchisch aufgebauten Raum- und Fachplanungen sollten rechtzeitig aufeinander abgestimmt werden. Rechtzeitige und abgeschlossene Zusammenarbeit aller Behörden in raumbeeinflussenden Planungen und Maßnahmen ist Voraussetzung, um Überschneidungen und Störungen zu vermeiden. Alle Fachplanungen sollten im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf den Raum und die natürliche Umwelt überdacht werden.

Das in mehreren Bundesländern bereits eingeführte Raumordnungsverfahren reicht dazu allein nicht aus; es ist durch Prüfung der Umweltverträglichkeit zu ergänzen, die der Integration von Belangen der Umwelt in fachliche Planungsprozesse und Gesetzgebungsverfahren dient. Für diese Prüfungen müssen die Folge- und Nebenwirkungen einer Planung auf die Umwelt so weit herausgearbeitet werden, daß eine umfassende und objektive Beurteilung möglich wird. Das erfordert beispielsweise konkrete Aussagen über die Belastung der Anwohner durch Lärm und Abgase, über die Auswirkungen auf den gesamten Landschaftshaushalt und das Landschaftsbild. Die Landschaftsbeanspruchung durch das Projekt und die daraus resultierenden landschaftspflegerischen Maßnahmen müssen deutlich werden. Ein unabdingbarer Bestandteil der bei der Umweltverträglichkeitsprüfung notwendigen Unterlagen wird daher für alle Fernstraßenplanungen ein landschaftspflegerisches Gutachten über die großräumige Beurteilung und ein Landschaftsplan für den gesamten vom Projekt beeinflussten Bereich sein. Entgegen dem bisher bereits häufiger den Planungsunterlagen ergänzend beigefügten und unzutreffend als „Landschaftsplan“ bezeichneten Bepflanzungsplan muß der geforderte Landschaftsplan über den Trassenbereich hinausgehen und den gesamten Landschaftsraum umfassen; er muß als Bestandteile eine Landschaftsanalyse, die Landschaftsdiagnose und darauf aufbauend die Landschaftsplanung enthalten. Der Landschaftsplan ist das notwendige Hilfsmittel, die für die Straßenplanung erforderlichen ökologischen Grundlagen bereitzustellen (vgl. Empfehlungen des Beirates für Raumordnung – Folge 3 – vom 14. September 1973, S. 53 ff.). Zum gegebenen Zeitpunkt ist für den Bereich der Verkehrsstraße selbst ein ergänzender detaillierter Gestaltungs- und Bepflanzungsplan als Teil des Landschaftsplanes vorzulegen.

Da durch Fehlplanungen und Fehlentscheidungen Mittel verschwendet und irreparable Schäden verursacht werden, sollte die Umweltverträglichkeitsprüfung so bald wie möglich konkretisiert und auf Bundesebene verbindlich eingeführt werden.

Es empfiehlt sich, sowohl beim Raumordnungsverfahren als auch bei der Umweltverträglichkeitsprüfung den Planungsstufen entsprechend verschiedene Phasen einzuführen: ein Vorverfahren bereits im Stadium der Vorplanung, die 1. Phase raumbezogen bei der Linienfestlegung, die 2. Phase projektbezogen bei der Planfeststellung. Die jeweils zu prüfenden Punkte sollten listenartig aufgesetzt werden, um die Kontrolle zu erleichtern. Das Raumordnungsverfahren und die Umweltverträglichkeitsprüfung sollten ungeachtet der Federführung in einer gleichberechtigten Zusammenarbeit aller betroffenen Behörden (Landesplanung, Umweltschutz, Landespflege, d. h. Naturschutz und Landschaftspflege) vollzogen werden. Es sollte geprüft werden, ob die Umweltverträglichkeitsprüfung mit dem Raumordnungsverfahren verbunden werden kann.

Die derzeitige Planungspraxis stellt den betroffenen Bürger häufig vor vollendete Tatsachen. Die gemeinsame Erörterung von Konfliktsituationen auf sachliche Art und Weise ist dann kaum noch möglich, eine Mitarbeit an der Gestaltung der Umwelt wird dadurch unterbunden. Daher muß eine stärkere Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit an der Planung und Gestaltung der Umwelt angestrebt werden, und neue Formen der Planung müssen entwickelt werden, die eine Mitarbeit der Bürger ermöglichen.

### 4.3 Bedarfslenkung

Nach Aufstellung eines Bundesraumordnungsprogramms ist als nächster Schritt ein Verkehrsplan für das gesamte Bundesgebiet aufzustellen. Statt einer ungeordneten Entwicklung ist eine Lenkung erforderlich mit dem Ziel, den

Verkehr optimal auf den Raum und die natürliche Umwelt abzustimmen. Dies müßte in Weiterführung der 1. Stufe des Bundesverkehrswegeplanes in Einklang gebracht werden mit einer integrierten Verkehrsplanung, in die neben dem Schienen-, Straßen- und Schiffsverkehr auch die Luftfahrt einbezogen wird.

In überlasteten Räumen sollte trotz aller Widerstände der Kraftfahrzeugverkehr bis auf ein noch zu ermittelndes vertretbares Maß abgebaut und der Bedarf auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagert werden. Ein Grundsatz der Verkehrspolitik sollte es künftig sein, nicht vornehmlich den Bedarf zu decken, sondern den Bedarf zu lenken.

Als Maßnahmen zur Bedarfslenkung und als Alternativlösungen bieten sich u. a. an:

#### 4.3.1 Einschränkung des Individualverkehrs

Hierzu gehören die weitgehende Sperrung der Innenstädte für Kraftfahrzeuge in Verbindung mit entsprechenden städtebaulichen Maßnahmen wie Ausbau des „park-and-ride-Systems“ und Beachtung des Environment-Systems nach Buchanan, eine soziale Tarifpolitik, die Erhöhung der Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel (rasche Zug- und Busfolge, kurze Fahrzeiten, Sonderspuren für Busse, Linienführung nach Bedarfs- und nicht nach Kostengesichtspunkten, Verbund verschiedenartiger Verkehrsmittel) und der Ausbau eines Netzes von Fußgängerbereichen<sup>5</sup>. Der Ausbau von S-Bahn-Netzen, wie sie z. B. in Berlin und in den Außenbezirken von München verwirklicht und im Ruhrgebiet geplant sind, sollte verstärkt gefördert werden. Die weitere bauliche Entwicklung müßte auf die Verkehrssysteme abgestimmt werden.

Die geforderte Gleichberechtigung des Fußgängers ist im Bundesfernstraßengesetz von 1961 noch nicht berücksichtigt. § 1 Abs. 4 dieses Gesetzes sollte daher durch Ausweisung von Geh- und Radwegen als Bestandteil des Straßenkörpers ergänzt werden.

#### 4.3.2 Einschränkung des schweren Fernverkehrs

Das Problem des Fernlastverkehrs sollte im Rahmen der EWG gelöst werden, damit die z. Z. unterschiedlichen Maße und Gewichte der schweren Lastwagen in den Mitgliedsländern ausgeglichen werden. Ein Maßstab für die anzustrebende Lösung sollte die Verkehrssicherheit auf den Straßen und die Herabsetzung der hohen Unterhaltungskosten der Fahrbahnen sein. Dies erfordert einen schrittweisen Abbau der zu schweren und zu langen Lastwagen, wie sie insbesondere in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind, und eine Verlagerung des Transportes bestimmter Güter auf die Schiene. Außerdem wird eine Einschränkung des schweren Lastwagenverkehrs während bestimmter Ferienzeiten und in überlasteten Erholungsgebieten erforderlich sein. Die Innenstädte könnten durch die Anlage von Autohöfen am Rande des Stadtgebietes entlastet werden.

#### 4.3.3 Ausnutzung und Ausbau des Schienennetzes

Das Schienennetz der Bundesbahn sollte für den Personen- und Lastverkehr weiter ausgebaut und besser als bisher ausgenutzt werden. Das „Ausbauprogramm für das Netz der Deutschen Bundesbahn bis zum Jahre 1985“ sieht Neubaustrecken mit zusammen 950 km Länge (trassiert für 300 km/h) und den Ausbau von rd. 1250 km vorhandener Strecken (Ausbaugeschwindigkeit 200 km/h für

<sup>5</sup> „Auto und Umwelt“, Gutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen, September 1973.

Personenzüge und 120 km/h für Güterzüge) vor. Die Bundesbahn legt diesem Ausbau eine Steigerung des Personenverkehrs bis 1980 um etwa 100 % und des Güterverkehrs um etwa 50 % zugrunde. Die im Bundesverkehrswegeplan, 1. Stufe, eingesetzten Beträge für den Ausbau von Bahnanlagen zwischen 1973 und 1975 belaufen sich auf 9,875 Mrd. DM, während für Fernstraßen im gleichen Zeitraum 18,060 Mrd. DM vorgesehen sind. Künftig müßten diese Mittel deutlicher zugunsten des Schienennetzausbau für Nah- und Fernverkehr verschoben werden.

Die Absicht der Bundesbahn, sich in Randgebieten „aus der Fläche zurückzuziehen“, sollte keinesfalls verwirklicht werden, weil dies der Bedarfslenkung und der Förderung dieser Gebiete entgegensteht.

Neue Nah-Verkehrssysteme mit kurzen Fahrzeiten, ohne Lärmbelastung und mit höchstmöglicher Sicherheit wie der Ausbau des Taxendienstes sollten verstärkt gefördert werden. Für den Fernverkehr ist der Ausbau der Autozüge für Pkw sowie für Lkw notwendig. In den Zielgebieten sollte ein Mietwagendienst ähnlich wie in den USA aufgebaut werden, als Anreiz zur Nichtbenutzung des eigenen Pkw's für weite Strecken.

Da die Trassierung von Eisenbahnlinien mit hohen Geschwindigkeiten schwere Eingriffe in die natürliche Umwelt erwarten läßt, wird es als dringend erforderlich erachtet, die Trassierung nicht nur mit der Raumordnung und Landesplanung abzustimmen, wie es das Ausbauprogramm vorsieht, sondern auch die Belange von Landschaftshaushalt und Landschaftsbild von vornherein zu berücksichtigen und bereits bei Versuchsanlagen zu beachten.

#### 4.4 Abhängigkeit der Wirtschaft von der Automobilindustrie

Die starke Abhängigkeit der Wirtschaft in der Bundesrepublik Deutschland von der Automobilindustrie ist und darf kein Argument dafür sein, der Entwicklung auf dem Gebiet des Straßenbaues und des Straßenverkehrs auch in Zukunft eine vorrangige Stellung einzuräumen. Wie schwierig es ist, eine einseitig aufgebaute Wirtschaftsstruktur umzustellen, haben die Erfahrungen im Ruhrgebiet erkennen lassen. Ein wirtschaftlicher Strukturwandel sollte daher grundsätzlich angestrebt werden. Es wäre zu prüfen, wieweit die eintretende Sättigung des Automobilmarktes und die Verteuerung des Benzins diesen Wandel bereits beschleunigen. Sollte das Ergebnis nicht ausreichen, um die vorgenannte Anhängigkeit in vertretbarem Ausmaß abzubauen, dann sollten weitere Mittel der freien Marktwirtschaft eingesetzt werden, um das Ziel zu erreichen. Der Rat hält eine gezielte und langsame Umstellung für erforderlich und für vertretbar.

Die gegenwärtige Energiekrise und die vermutlich langfristigen Auswirkungen auf des Wirtschaftswachstum wie auch auf den Arbeitsmarkt haben den Boden für das Verständnis für eine wirtschaftliche Umstrukturierung vorbereitet. Aus diesen Erkenntnissen heraus sollten die zu treffenden Maßnahmen für eine integrierte Verkehrsplanung und den Ausbau des Verkehrsnetzes getroffen werden.

Der Deutsche Rat für Landespflege hat in den vergangenen Jahren sehr viele Eingaben von Verbänden und Bürgern über problematische Straßenplanungen und ihre möglichen Auswirkungen auf die natürliche Umwelt erhalten. Dieser Stellungnahme wird eine Auswahl von drei Straßenbauprojekten angefügt, mit denen sich der Rat eingehend befaßt hat und die als sehr problematische Straßenplanungen, wenn nicht sogar als Fehlplanungen erachtet werden können.

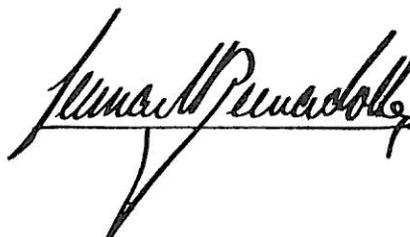
Die vorstehende Stellungnahme des Deutschen Rates für Landespflege richtet sich nicht nur an die Bundesregierung, sondern im gleichen Maße auch an die Regierungen der Bundesländer. Der Rat ist der Meinung, daß die Bedenken zum Straßenbauprogramm des Bundes im Grundsatz auch für die Straßenbauprogramme der Länder zutreffen, die ebenfalls überprüft und den dargelegten Erkenntnissen angepaßt werden sollten.

Im Auftrage der Mitglieder des Deutschen Rates für Landespflege sende ich Ihnen, sehr geehrter Herr Bundeskanzler, diese Stellungnahme mit der Bitte zu, den Inhalt zu prüfen und die Empfehlungen als eine Hilfe für künftige Entscheidungen auszuwerten.

Der Herr Bundesminister für Verkehr und die Herren Ministerpräsidenten der Länder haben ein Schreiben gleichen Inhalts erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

Der Sprecher



(Graf Lennart Bernadotte)

## Die Planung der U 42 im Raum Eltville–Niederwalluf \*

Schon kurz nach dem Zweiten Weltkrieg sah man in Eltville, daß die Entwicklung des Straßenverkehrs eine Umgehungsstraße erforderlich machen werde: 1949 kam bei der Beratung des Flächennutzungsplanes der Beschluß des Stadtparlamentes zustande, Eltville auf einer Rheinuferstraße zu umgehen. Ein weitblickender Regierungspräsident versagte wegen dieser Linie die Genehmigung des Flächennutzungsplanes, weil dadurch die eindeutig auf den Strom orientierte Stadt vom Rhein abgeschnitten worden wäre.

Von diesem Zeitpunkt an wird die Diskussion – zutreffender müßte man schon von „Kampf“ sprechen – über eine Umgehungsstraße für Eltville und Niederwalluf geführt. Grundsätzlich gab es vier Möglichkeiten, eine solche Straße zu bauen (vgl. Abb. 2):

1. A-Linie (Rheinuferlinie): Diese Linie führt östlich von Niederwalluf an den Rhein und folgt diesem bis westlich der Stadt Eltville. Sie müßte zum überwiegenden Teil in den Rhein gebaut werden, weil die Grundstücksbeschaffung und auch die Topographie sonst erhebliche Schwierigkeiten bereiten.

2. B-Linie (Kleine Nordumgehung): Diese Linie führt zwischen Ober- und Niederwalluf hindurch und umging Eltville unmittelbar nördlich der bestehenden Bebauung.

Inzwischen sind weitere Flächen bebaut worden, so daß eine B-Linie kaum noch realisierbar ist.

3. C-Linie (Große Nordumgehung): Diese Trasse, für die schon eine Reihe von Varianten entwickelt wurde, führt in weitem Bogen um Walluf und Eltville herum. Dabei muß die „Große Hub“ überquert werden. Bebaute Ortslagen werden kaum berührt.

4. E-Linie (Eisenbahnlinie): Diese Linienführung verläuft im Raume Walluf wie die B-Linie; in Eltville wird sie dann bahnparallel geführt. Neubauten lassen es fraglich erscheinen, ob eine solche Trasse noch zu verwirklichen ist.

Die Fertigstellung der ehemaligen Bundesstraße B 42 als Bundesautobahn bis zum Knotenpunkt Wiesbaden-Frauenstein sowie die Entwicklung der Stadt Eltville und der Gemeinde Walluf haben dazu geführt, daß von den vier möglichen Trassen für eine Umgehungsstraße im Raum Eltville heute nur noch zwei Varianten zur Diskussion stehen: eine große Nordumgehung (C-Linie) und die A/B-Linie.

Für die A/B-Linie läuft z. Z. das neue Planfeststellungsverfahren. Die Planung sieht eine vierspurige Schnellstraße vor, die im Bereich der Stadt Eltville durch Anschüttung in den Rhein hineingebaut werden muß.

Eine sachliche Beurteilung der Planung verdeutlicht die schwerwiegenden Nachteile dieser von der Straßenbauverwaltung verfolgten Trassenführung:

\* Anlage 1 zur Stellungnahme des Deutschen Rates für Landespflege zum Straßenbauprogramm der Bundesregierung.

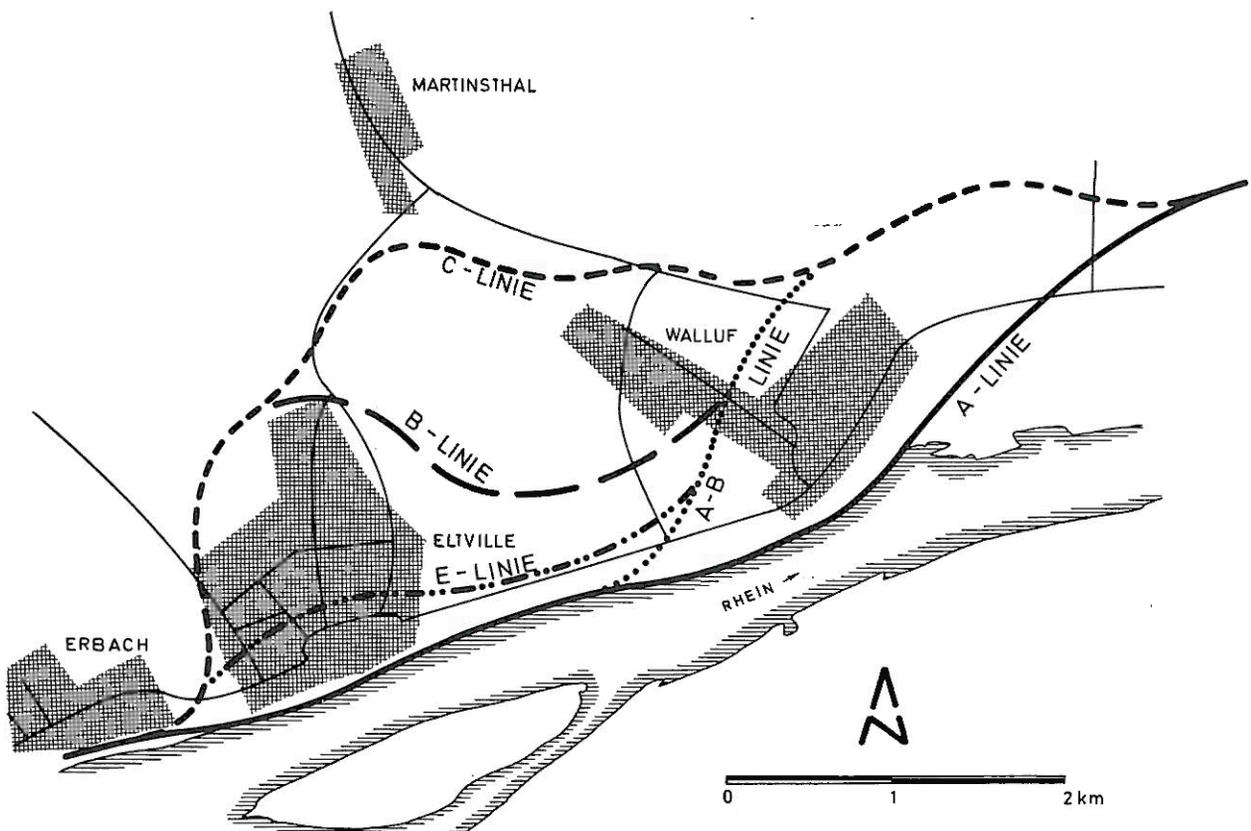


Abb. 2 Die möglichen Linien der B 42 im Raum Eltville-Niederwalluf

- Die einzigartige Rheinuferlandschaft zwischen Eltville und Niederwalluf wird durch eine vierspurige Uferstraße völlig zerstört.
- Das gerade zum Rheinufer hin eindrucksvolle historische Stadtbild Eltvilles wird seines Maßstabes und seines Charakters beraubt.
- Das Rheinufer wird als Naherholungszone wertlos, die Möglichkeit, die Erholungsnutzung im Rheinuferbereich zu intensivieren, wird vertan.
- Die Wohnortgunst von Eltville wird wegen der mit einer autobahnähnlichen Straße verbundenen Immissionen beeinträchtigt.
- Die fremdenverkehrswirtschaftliche Entwicklung der Stadt wird gefährdet.
- Die Gesichtspunkte der Raumordnung, des Städtebaus, des Umweltschutzes und der Landespflege werden bei der amtlichen Planung völlig übergangen.
- Die im Raumordnungsgesetz geforderte Beachtung der natürlichen Gegebenheiten, der sozialen und kulturellen Erfordernisse wird absolut vernachlässigt.

Im Gegensatz zu dieser Planung zeigt eine im Auftrag des Deutschen Rates für Landespflege vom Institut für Städtebau, Siedlungswesen und Kulturtechnik der Universität Bonn entwickelte Alternative, daß es sehr wohl möglich ist, bei Planung und Bau einer Umgehungsstraße für Eltville und Niederwalluf die Belange der Raumordnung und des Städtebaus, der Landespflege und des Verkehrs gleichermaßen und abgewogen zu berücksichtigen: die Rheinuferstraße ist keineswegs die einzig mögliche Linienführung. Der Entwurf zur „Großen Nordumgebung“ stellt eine

Linienführung vor, die der Rheinufertrasse in verkehrlicher Hinsicht durchaus ebenbürtig ist, während sie aus der Sicht der Regionalplanung, des Städtebaus und des Umweltschutzes eindeutig als überlegen angesehen werden muß. Nach dieser Planung verläuft die U 42 von Osten kommend zunächst durch landwirtschaftlich wenig intensiv genutztes Gelände, dann biegt sie nach Norden ab, durchquert das Walluftal und steigt mäßig zur „Großen Hub“ hin an. In diesem Abschnitt wird ganz überwiegend Brachland in Anspruch genommen; die vielfach geäußerte Befürchtung, daß die Gemeinde Martinthal von Immissionen bedroht sei, trifft nicht zu. Immerhin beträgt die kürzeste Entfernung von der geplanten Trasse bis zum Ortsrand von Martinthal fast 400 Meter; außerdem liegt die Straße im fraglichen Bereich im Einschnitt. Von der „Großen Hub“ an in Richtung Westen wird zunächst wieder teilweise brachliegendes Land in Anspruch genommen, eine Talbrücke überquert dann das Sülzbachtal, ohne daß für das benachbarte Sport- und Erholungszentrum Eltville Nachteile zu befürchten sind. Nach Überquerung eines leichten Bergrückens wird dann auf einer Strecke von etwa 230 m hochwertiges Reb Gelände in Anspruch genommen, bis zum Anschluß an die B 42 im Westen der Stadt landwirtschaftlich genutzte Böden mit geringer bis durchschnittlicher Qualität. Insgesamt werden im Bereich der Stadt Eltville drei Hektar, im Bereich Oberwalluf/Martinthal etwa 1 Hektar Rebland von dieser Trasse beansprucht. Von einer Existenzgefährdung der Winzer kann demnach nicht die Rede sein, zumal dann nicht, wenn man den (freiwilligen) Verkauf umfangreicher Reblandflächen als Wohnbauland (mit entsprechenden Preisen) berücksichtigt. Zudem kann durch die dringend notwendige Flurbereinigung in Eltville mühelos genügend Land zur Verfügung gestellt werden.



Abb. 3 Derzeitige Uferpromenade in Eltville

In wirtschaftlicher Hinsicht sind beide Trassen vergleichbar; die Baukosten der „Großen Nordumgehung“ mit drei Talbrücken liegen nach einer von der Hessischen Straßenbauverwaltung bestätigten Schätzung um 10 bis 20 % höher als die der „Rheinuferlinie“, wobei die Kostenschätzung der letzteren eine mögliche Gefährdung durch Hochwasser sowohl in finanzieller als auch in zeitlicher Hinsicht außer acht läßt. In der Kostenermittlung für die „Große Nordumgehung“ ist auch schon berücksichtigt, daß ausreichende Schallschutzmaßnahmen und Schutzmaßnahmen im Wasserschutzgebiet Eltville-West durchgeführt werden. Dazu kommt noch, daß durch die landseitige Führung der U 42 der Kostenaufwand für die notwendigen Anschlußstrecken der B 260 und der L 3035 – letztere mit einer zusätzlichen Eisenbahnunterführung – entfällt.

Zur Bewertung der verkehrstechnischen Merkmale ist im einzelnen folgendes anzuführen: Die „Große Nordumgehung“ ist 630 m oder 9 % länger als die „Rheinuferlinie“. Vergleicht man die beiden Linien jedoch einschließlich der zugehörigen Anschlüsse (B 260, L 3035), so verändert sich das Bild wesentlich zuungunsten der „Rheinuferlinie“. Leider wird von seiten der Straßenbaubehörde dieser Gesamtvergleich abgelehnt; man besteht auf einer Gegenüberstellung der für den Bau der U 42 isoliert ermittelten Längen und Kosten.

Hinsichtlich der Linienführung sind beide Trassen als gleichwertig zu betrachten. Es wurde jeweils eine Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h zugrundegelegt und eingehalten.

Das Argument, eine nördliche Umgehung müsse stets zu stärkeren Steigungen führen als eine Rheinuferstraße, wurde regelmäßig als sehr gewichtiger Grund gegen Nordumgehungen angeführt. Die jetzt vorgelegte Planung hat jedoch noch etwas geringere Steigungen als die A/B-Linie, wengleich absolut 36 m Höhendifferenz zusätzlich zu überwinden sind. Man darf auch die Schwierigkeiten nicht übersehen, die eine auf längere Strecken horizontal am Rheinufer zu trassierende Straße mit sich bringt: Wegen der unvermeidlichen Richtungsänderungen tritt zwangsläufig in mehreren Bereichen die Gefahr von Wasserglätte (Aquaplaning) auf, der man mit baulich-konstruktiven Mitteln nur bedingt begegnen kann (z. B. Inkaufnahme von stärkeren Lärmemissionen als Folge von Rillenfräsungen).

Mit den geringen Steigungen der „Großen Nordumgehung“ entfällt auch die Befürchtung, diese Trasse werde vom Lkw-Verkehr nicht angenommen. Im übrigen kann dies durch andere vergleichbare Fälle (wie etwa Andernach) bewiesen werden. Hinzu kommt, daß eine nördliche Umgehung schon von ihrer Lage her viel besser dafür geeignet ist, die von Norden kommenden Verkehrsströme abzufangen, ohne daß diese die Stadt Eltville berühren. Besonders wichtig ist das im Hinblick auf die in Aussicht genommene Rheingauhöhenstraße.

Außer den rein verkehrlichen Gesichtspunkten sind auch Nebel und Hochwasser zu berücksichtigen. Bekanntlich sind gerade die tiefsten Lagen – also die Ufer der Gewässer – durch Nebel besonders gefährdet, und zwar stärker als die Hangzonen. Die Hochwassergefahr wird zwar von den Straßenbaubehörden herabgespielt; sie ist jedoch zweifellos vorhanden.

Zur landschaftlichen Eingliederung haben die Straßenbaubehörden festgestellt, daß „der Straßenbau eine Möglichkeit schaffe, das Rheinufer neu und landschaftlich sowie gärtnerisch zufriedenstellend und erfreulich für Erholungssuchende zu gestalten, wobei der künftige Leinpfad zu einer genügend breiten Uferpromenade ausgebaut werde“. Außerdem sei eine Rheinuferlinie „die ideale Straße für den Ausflugs- und Touristenverkehr“, dem ja die Sicht auf Eltville bleibe.

Diese Feststellungen der Straßenbaubehörde entbehren jeglicher sachlichen Grundlage. Eine Erholung ist an einer vierspurigen Bundesfernstraße nicht möglich. Die grünplanerische Gestaltung der Straßenränder ist daher in Eltville bloße „Grünkosmetik“. Es ist unverständlich, wenn argumentiert wird, daß „sich auch ein Straßenkörper recht gut in das Landschaftsbild einpasse“, wie „Beispiele weiter stromab schon zeigen“. Diese Beispiele bestehen darin, daß man notgedrungen Straßenmauern, die wie Kanalbegrenzungen aussehen, vor die Ortschaften setzte und diese völlig vom Strom trennte (Hirzenach, Bad Salzig). Ebenso wie dort würde eine vierspurige Verkehrsstraße eine völlige Abtrennung der Eltviller Uferpartie vom Rhein bedeuten. Die zum Rheinstrom gehörenden Baudenkmäler werden dadurch von der naturnahen Uferlinie getrennt, ihres Maßstabes und ihres intimen Charakters auch in Beziehung zur Wasserlandschaft beraubt. Die Rampen am Knotenpunkt Eltville-West machen die bisherige landschaftliche Attraktion des öffentlichen Schwimmbades zunichte. Mit allem Nachdruck ist darauf hinzuweisen, daß zwischen dem geplanten Erholungszentrum am Wallufer Bootshafen und dem Eltviller Schwimmbad die letzte noch fahrverkehrsfreie und naturnah zu gestaltende Uferzone am Rhein unterhalb Wiesbadens besteht. Hierin liegt für die Erholungssuchenden der beiden Gemeinden und der nahen Großstädte Wiesbaden und Mainz sowie für die Entwicklung des Fremdenverkehrs eine unwiederbringliche Chance. Die Nichtbeachtung von Denkmalschutz, Landschaftsschutz und der notwendigen Erhaltung von Erholungsgebieten würde den Fall Eltville zu einer international beachteten Fehlplanung werden lassen. Der dem ausgelegten Plan für die A/B-Linie beigefügte, aus fachlicher Sicht nichtssagende „Landschaftsplan“ ändert nichts daran.

Selbstverständlich verursacht auch die C-Linie („Große Nordumgehung“) Eingriffe in die Landschaft, doch sind diese Eingriffe wesentlich besser landschaftlich auszugleichen, als es bei einer „Rheinuferlinie“ der Fall wäre.

Gesichtspunkte der Raumordnung, des Umweltschutzes und der Landespflege sprechen eindeutig gegen die Rheinuferstraße. So setzt das Raumordnungsgesetz des Bundes vom 8. April 1965 fest, daß die natürlichen Gegebenheiten und die Gesichtspunkte der Landschaftspflege und Erholung bei der Entwicklung der Bundesrepublik zu beachten sind. Im Raumordnungsbericht 1968 der Bundesregierung wird ergänzend ausgeführt, daß „eine relativ große Attraktion in der Landschaft die Küsten und die Ufer der Gewässer“ bilden. Das trifft für Eltville in besonders starkem Maße zu, stellt doch das Rheinufer die einzige wirkungsvolle, noch ungestörte Grünzone dieser Stadt dar, in der auch das Schwimmbad liegt. Diese ist nicht nur für die Naherholung der Eltviller Bürger, sondern auch für viele Einwohner der nahen Großstädte Wiesbaden und Mainz unentbehrlich. Dazu kommt die Beeinträchtigung und Entwertung des nahegelegenen Wohngebietes durch die Verkehrsstraße. Eine Rheinuferschnellstraße würde die einzigartige, weithin noch erhaltene Rheinuferlandschaft im Übermaß belasten und ihre landespflegerische und fremdverkehrsmäßige Entwicklung gefährden.

Das „Hessische Raumordnungsprogramm“ enthält die Forderungen, daß „Grünzüge zu erhalten oder sogar anzulegen“ sind, daß „in Nähe größerer Städte Naherholungsgebiete geschaffen oder ausgestaltet“ werden sollen und daß „beim Neu-, Um- und Ausbau von Verkehrsanlagen auf den Schutz der Landschaft besonderer Wert gelegt“ werden soll. Diese programmatischen Bestimmungen, die Gesetzeskraft erlangt haben, sprechen eindeutig gegen die Trassierung der Umgehungsstraße Niederwalluf-Eltville am Rheinufer, vor allem wenn man den Grundsatz beachtet, daß das Interesse der Allgemeinheit (an der Erholungszone Rheinufer) Einzelinteressen (der bei einer Nordumgehung betroffenen Grundeigentümer) voranzustellen ist. Offen-



sichtlich ist die Sozialpflichtigkeit des Eigentums bei dem Vorschlag der „Rheinuferlinie“ nicht beachtet worden.

Auch der „Große Hessenplan“ (Landesentwicklungsplan 1970) enthält die gleichen Zielsetzungen. Hier wird weiter ausgeführt, daß Eltville zu den Orten zählt, die für die Erholung besonders geeignet sind. Der Bau einer Rheinuferschnellstraße würde aber das einzige stadtnahe und dazu noch entwicklungsfähige Erholungsgebiet (mit Schwimmbad) wertlos machen.

#### Abschließende Bemerkungen

Die genannten Gesetze und Programme – zu denen auch noch das „Umweltprogramm der Bundesregierung“ mit ähnlicher Zielsetzung zu rechnen ist – beinhalten Grundsätze und Forderungen, die dem Bau einer Rheinuferschnellstraße völlig widersprechen. Eine solche Linienführung könnte vom Gesichtspunkt des Umweltschutzes und der Landespflege nur dann hingenommen werden, wenn es keine anderen Lösungen gäbe. Das ist jedoch nicht der Fall. Eine „Große Nordumgehung“ steht hinsichtlich ihrer Verkehrseignung einer A/B-Linie keinesfalls nach und hat überdies den Vorzug, daß die oben erwähnten Nachteile entfallen.

Ein Trassierungsvorschlag für eine „Große Nordumgehung“ ist am Institut für Städtebau, Siedlungswesen und Kulturtechnik der Universität Bonn erarbeitet worden. Dieser Vorschlag zielt darauf ab, von allen bebauten Ortslagen möglichst große Abstände einzuhalten und eine verkehrstechnisch einwandfreie Lösung anzubieten. Es wurde versucht, „bei der Beurteilung der Verkehrsverhältnisse und der Maßnahmen, die zu ihrer Verbesserung eingeleitet werden müssen, den engen Zusammenhängen zwischen städtebaulicher Struktur und dem Verkehrsaufkommen mehr Aufmerksamkeit zu widmen als bisher. Verkehrsprobleme dürfen nicht isoliert, sondern müssen im Zusammenhang mit der jeweiligen Lage von verkehrserzeugenden Nutzungen im Raum gesehen werden“ (aus dem Städtebaubericht 1970 der Bundesregierung).

„Die Verkehrsplanung muß Gesichtspunkte der Raumordnung berücksichtigen: gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen, ausgewogene wirtschaftliche, soziale und kulturelle Verhältnisse in allen Teilen des Bundesgebietes. Die Planung der Verkehrswege ist so durchzuführen, daß Lärmbelastigungen, Luft- und Wasserverschmutzungen, kurz alle schädlichen Einflüsse der Umwelt möglichst vermieden werden“ (Verkehrsbericht 1970 des Bundesministers für Verkehr).

Diese Grundsätze sollten auch im Fall Eltville endlich zum Tragen kommen.

Im Hinblick auf die in der Politik und in der Öffentlichkeit erhobenen Forderungen nach einem wirksamen Umweltschutz müssen vertretbare umweltfreundliche Alternativen gegenüber problematischen Lösungen, die nur scheinbar wirtschaftlich sind, den Vorrang erhalten, wenn nicht alle politischen Beteuerungen, Gesetze und Programme unglaubwürdig werden sollen.

Abb. 4 und 5 Rheinuferlandschaft zwischen Niederwalluf und Eltville

Abb. 6 Eltviller Uferpromenade (im Bereich der A/B-Linie) während des Hochwassers 1970

## Umgehungsstraße Bad Wildungen \*

Zur besseren Erschließung des Erholungsgebietes Edersee, zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in diesem Bereich und vordringlich auch zur Entlastung der Innenstadt von Bad Wildungen, plant die Straßenbaubehörde eine stellenweise Verlagerung der Bundesstraßen B 253 und B 485, die sich in Bad Wildungen kreuzen (Ausbauplan der Bundesfernstraßen 1957). Die Bundesstraße 253 verläuft in ost-westlicher Richtung. Sie verbindet Frankenberg mit Fritzlar und Kassel. Die B 485 verläuft nord-südlich von Korbach östlich des Edersees durch Wildungen nach Süden. Veranlassung war zunächst auch eine Verbesserung des starken Eckverkehrs zwischen dem Edersee und Fritzlar über Bad Wildungen. Dieser Verkehr wurde inzwischen durch den Ausbau von Landstraßen, die die beiden Bezugspunkte direkt verbinden verbessert. In dem „Ausbauplan für die Bundesfernstraßen 1971 bis 1985“ wurde die Anbindung von Randzonen an das Oberzentrum Kassel vorrangig. Für die südwestlich vorgelagerten Gebiete führt z. Z. dieser Verkehr über die Bundesstraße 253 durch Wildungen. Die Straßenbaubehörde plant eine nördliche Umgehung des Ortes, die westlich von Wildungen die alte Trasse der B 253 verläßt und sie kurz hinter Wildungen wieder erreicht (vgl. Abb. 7). Vor Bad Wildungen, in der Nähe der Königsquelle, soll sie die B 485 aufnehmen, um die Stadtmitte von dieser Anbindung zu entlasten. An dieser T-Mündung würde ein die Situation er-

heblich störendes Brücken-Bauwerk entstehen. Innerhalb der Stadt liegt die Trasse zwischen Bad Wildungen und Alt-Wildungen. Rat und Verwaltung der Stadt haben dem Projekt 1967 zugestimmt. Die Trasse führt etwa zur Hälfte ihrer Länge durch das Wildetal und wird daher als „Wildetallinie“ bezeichnet. Die Fortsetzung des Wildetales wird als Wölftetal bezeichnet, daher ist auch der Begriff: „Wilde-Wölftetal-Linie“ gebräuchlich.

Gegen diese Führung haben Einwohner des Bades mit zunehmender Intensität protestiert, zunächst als „Arbeitsgemeinschaft für Umweltschutz und Umweltgestaltung“. Sie führen u. a. folgende Gründe an:

Der zu erwartende Verkehr belästigt und gefährdet in bebauten Bereichen zahlreiche Anwohner und bei ihnen wohnende Kurgäste durch Lärm und Abgase, vor allem in Reitzenhagen. In Trassennähe liegen sechs Heilquellen, die gefährdet sind und die zumindest unter erheblichen Kosten geschützt werden müssen.

Eine bisher unbelastete Erholungslandschaft, die für ein Bad besondere Bedeutung hat, wird zerstört, das gilt für das Wildetal und insbesondere für das zwischen dem Ortskern und Alt-Wildungen liegende Gebiet der Königsquelle unterhalb des Schlosses Friedrichstein. Es handelt sich um ein älteres, für die Zukunft des Bades wichtiges Gebiet mit besonderem Fluidum.

\* Anlage 2 zur Stellungnahme des Deutschen Rates für Landespflege zum Straßenbauprogramm der Bundesregierung.

Das westlich von Wildungen liegende Bad Reinhardshausen, das ständig an Bedeutung gewinnt, wird an seiner

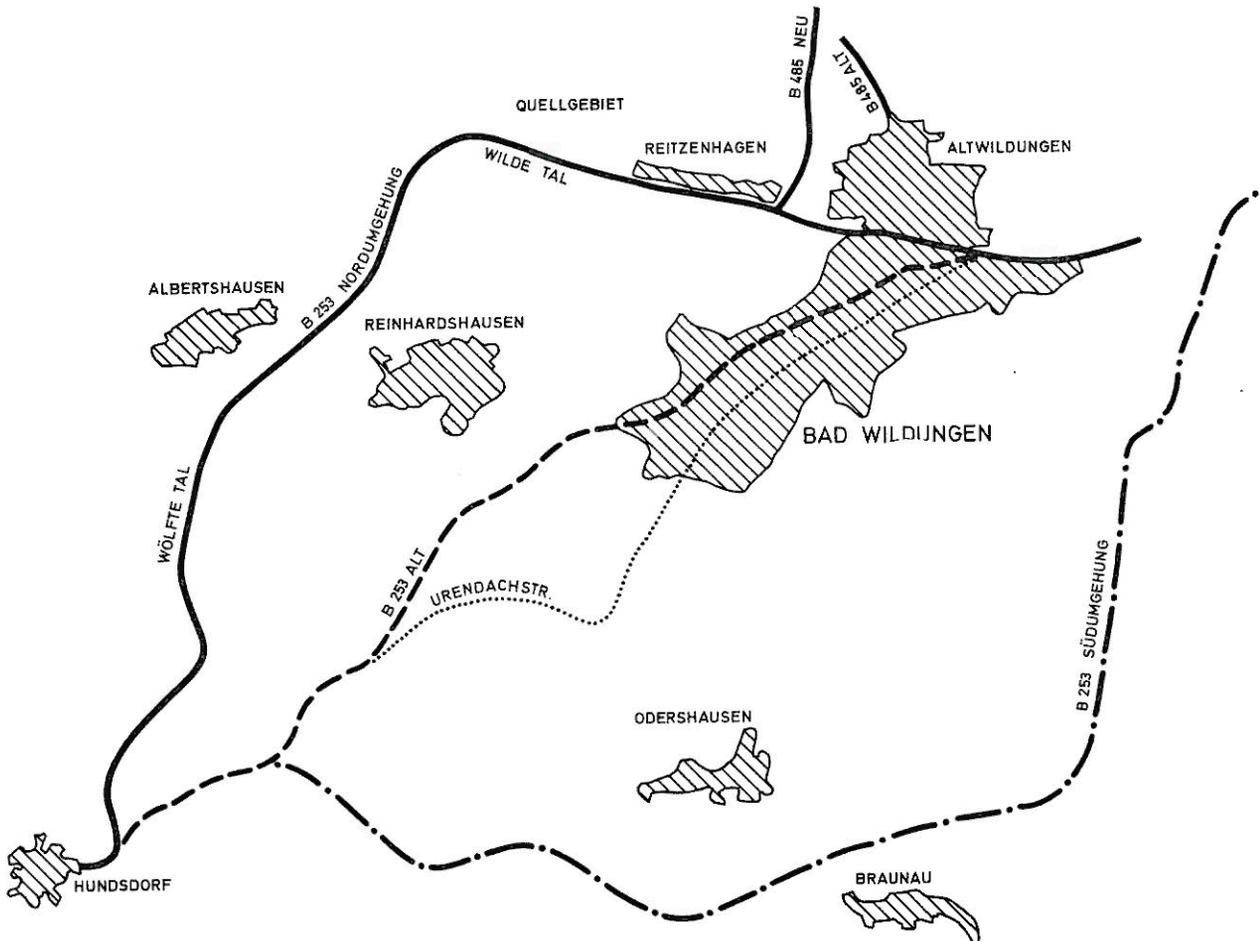


Abb. 7 Trassenverlauf der Wilde-Wölftetal-Linie und der Südümgehung im Bereich Bad Wildungens

Westseite – also in der Hauptwindrichtung – durch Zerschneiden des Reinhardshausener Beckens erheblich beeinträchtigt, zudem wird auch hier ein besonders reizvolles Waldtäälchen zerstört. Ähnliches gilt für Albertshausen, dessen vorwiegend bäuerliche Bevölkerung sich zunehmend auf den Fremdenverkehr einrichten muß.

Die Arbeitsgemeinschaft oder sie unterstützende Organisationen haben diese Einwendungen durch Gutachten überprüfen lassen, außerdem lagen Gutachten von anderen Stellen vor. In diesen Gutachten wurde mehrfach die Frage der Auswirkungen auf die Heilquellen untersucht.

Prof. A c k e r m a n n schließt in seinem im Jahre 1972 erstellten Gutachten nicht aus, „daß durch den geplanten Straßendamm mehrere Quellenaustritte derartig verändert werden, daß eine teilweise oder gänzliche Verlagerung der Quellen die unausbleibliche Folge sein wird“.

Das „Hessische Landesamt für Bodenforschung“ hat dem Straßenbauamt Arolsen eine Erwiderung zugestellt, die dem Gutachten A c k e r m a n n s in sieben Punkten widerspricht.

In einem früheren Gutachten hatte das gleiche Amt gefordert, daß u. a. eine Abtragung von Deckschichten in der Nähe der Quellen unterbleiben müsse und daß die geplante Straße auf einen Damm gelegt werden müsse. Im Jahre 1971 forderte es in einem weiteren Gutachten, daß die Straße nicht unter das ursprüngliche Straßenniveau eingetieft werden dürfe.

In einem Gutachten von Prof. H ö l l , RR a. D. H a m e l n , Dipl.-Ing. S c h e i l l , Dipl.-Gesundheitsing. Q u i c k b o r n , Dipl.-Ing. S ü d m e y e r und Dr. W i l m e r s wird festgestellt:

„Die Anerkennung der vorläufigen Heilquellenschutzgebiete als engere Schutzzone (Zone 2) ist seit längerem beantragt. Aus den Richtlinien für Heilquellenschutzgebiete in der Fassung vom Juni 1965 ergibt sich zwingend, daß die Wildetallinie nicht gebaut werden dürfte, wenn die Heilquellenschutzgebiete schon amtlich wären. Die Südumgehung hat im Bereich der Kurfunktionen auch den geringsten Störeffekt und würde unter diesen Gesichtspunkten unbedingt vorzuziehen sein.“

Wegen der insgesamt außerordentlich ungünstigen Beurteilungsergebnisse für die Wildetallinie halten die Gutachter eine Einbeziehung der Fernstraßenplanung in eine Gesamtplanung für Bad Wildungen für zwingend erforderlich. Das Gutachten spricht sich für eine Südumgehung aus.

Bedenken wegen einer möglichen Gefährdung von zwei Quellen im Zuge der Wildetallinie hatte schon 1967 das staatliche Quellenamt Bad Ems erhoben.

Einem von Prof. K u t t r u f f erstellten Gutachten über die zu erwartende Lärmimmission durch die geplante Wildetallinie ist zu entnehmen, daß der Tagespegel zwar in den Grenzen des Zulässigen bliebe, Störungen durch Einzelfahrzeuge und Militärtransporte während der Nacht jedoch nicht auszuschließen seien. Das Gutachten empfiehlt, eine andere Trasse zu wählen.

Das Planungsbüro G r e b e legte 1973 ein Gutachten „Landschaftliche Gegebenheiten und Stadtplanung in Bad Wildungen“ (im Rahmen der agrarstrukturellen Vorplanung im Raum Edersee) vor. Darin heißt es u. a.:

„Noch intakte Talauen sind natürlich in allen Bereichen vor Auffüllung und Überbauung zu bewahren und als wichtige Grünräume fußläufig offenzuhalten.“

An diese Grundlinien sollte sich die dringend notwendige Stadtentwicklungsplanung halten, wie sie außerdem das regionale Gefüge von Landschaft, Siedlung und Verkehr ausgewogen zu berücksichtigen hat.

Dazu ergibt sich aus der Zonengliederung der Landschaft wie aus dem künftig wünschenswerten Verkehrsaufkommen ganz klar, daß nur eine Südumgehung ohne unmittelbare Störung von Odershausen in Frage kommt.

Grundsätzlich besteht eine Straße nicht nur aus der Fahrbahn – die zudem der Tendenz zur Verbreiterung unterliegt –, sondern aus einem je nach Relief, Geländeklima, Bewuchs, Besiedlungsdichte und -form verschieden breiten Band schädigender Einwirkungen: besonders Lärm, Motoremissionen (Blei, CO, Stickoxide, u. a.), Unfallgefahren beim Transport von Gift- und Explosivstoffen, die sich bei Ölunfällen in Gewässernähe auf noch weitere Entfernungen verheerend auswirken können. Dazu kommen Bewuchs- und Gewässerschäden durch Streusalzsprühen im Winter u. a.

Alle diese Gefahren kämen bei der Wildetallinie im allerempfindlichsten Bereich der Stadt zur Auswirkung.

(Für die K 40 im Wildetal reicht eine Erneuerung der Fahrbahndecke i. A. völlig aus – zusammen mit einer verbesserten Fußwegerschließung des Wildetales –; es sei denn, man wolle eine innerstädtische Rennstrecke schaffen.)

Folgerung: Stadtverwaltung und Bürgerschaft sollten, neben dem Vorantreiben der Stadtentwicklungsplanung, die Straßenbaubehörde zu neuen, der Landschafts- und Stadtstruktur angepaßten Trassenvorschlägen für den Durchgangsverkehr auffordern, ggf. die Landesregierung um ein neutrales Obergutachten bitten. Ebenso wichtig wie die begründeten Interessen der Stadt Bad Wildungen sind dabei die Anrechte der Kurgäste auf Heilung“.

Das Hessische Landesamt für Umwelt berichtet im März 1973 dem Minister für Landwirtschaft und Umwelt u. a. folgendes:

„Die vom Straßenbauamt vorgeschlagene Trasse für die Nordumgehung führt in ihrer ganzen Länge durch das Landschaftsschutzgebiet. Diese Linienführung hat nicht nur gravierende Auswirkungen auf das Landschaftsbild, sondern auch auf die Benutzbarkeit und weitere Erschließung der Landschaft im Hinblick auf ihre Erholungsfunktion. Der Straßenkörper, der im Bereich des Wildetales auf einem Damm liegt, zerstört hier durch seine Ausmaße das bisher so reizvolle Landschaftsbild vollkommen, da er aus den gegebenen Proportionen herausfällt, die Maßstäblichkeit sprengt, das Tal gewissermaßen einebnet. Zugleich geht ein Teil der Kurzzone zwischen Unterscheid, Reitzenhagen und Wildungen verloren.“

Grundlage aller flächenbeanspruchenden Planungen sollte deshalb ein Flächennutzungsplan sein, in den gleichberechtigt und koordiniert die Ziele der verschiedenen Fachplanungen einfließen, also auch die der Verkehrsplanung.

Für die dringend erforderliche Sanierung der Altstadt von Wildungen bedeutet die Nordumgehung gewissermaßen das Todesurteil, begreift man Sanierung nicht nur als Exmittierung der Bewohner und Bereitstellen neu gebauter, bzw. erneuerter Geschäfts- und Büroviertel, sondern im umfassenden Sinne als Versuch, den dort Behimateten eine neue, lebenswerte Wohnumwelt zu schaffen. Zu dieser Lebensqualität gehört unabdingbar die Bereitstellung von lärm- und staubfreien Grünzonen für die Feierabend- bzw. Kurzzeiterholung. Die sowohl für Bewohner Alt-Wildungens als auch der Altstadt zugängliche innerstädtische Grünfläche zwischen Riesendamm und Königsquelle darf deshalb auf keinen Fall der Umgehungsstraße geopfert werden.

In allen Teilaspekten kommt zum Ausdruck, daß von der geplanten Wilde-Wölfetal-Linie (Nordumgehung) gravierende Beeinträchtigungen nicht nur für die zukünftige Entwicklung Bad Wildungens als hessischem Staatsbad zu erwarten sind. Dagegen halten sich die von der Südumgehung

ausgehenden Umweltbelastungen in Grenzen, bzw. sind zum großen Teil unerheblich. Kann die Südumgehung ihre Funktion aber nur bei erheblichem Ausbau der K 40 erfüllen, würde dies sicher eine fast ebenso große Belastung des Wildetales bedeuten, wie die geplante Nordumgehung. Infolgedessen sollte versucht werden, unkonventionelle Alternativen zu entwickeln, die sowohl eine verkehrsgerechte Lösung der Innenstadtmisere ermöglichen, als auch das Wildetal vor Zerstörung zu bewahren; dies unter der Voraussetzung, daß die Funktion Heilbad die nicht aufzugebende Basis der Stadtentwicklung darstellt“.

In einer im September 1972 abgeschlossenen Verkehrsuntersuchung von Regierungsbaumeister a. D. von Peinen wird die Südumgehung als eine zweckmäßige und wirtschaftliche Lösung des Hauptproblems der Entlastung des Kurviertels und der Brunnenallee bezeichnet. Als im Juli 1973 Minister Karry die Ansicht der Landesregierung bekanntgab, nach der die Nordumgehung für Bad Wildungen die beste Lösung sei, stellte von Peinen in seiner Erwidierung fest:

„Der Schaden, der der Stadtentwicklung von Bad Wildungen, ihrer Bevölkerung in der Altstadt und den Kurgästen zugefügt würde, kann nie wieder beseitigt werden“. Im April 1972 legte der Magistrat der Stadt Bad Wildungen eine „Dokumentation zur geplanten Entlastungsstraße“ vor. Darin werden in drei Abschnitten erläuternde Verbesserungen, Ereignisse, Stellungnahmen, Gutachten usw. und eine Gegenüberstellung der Auffassungen mitgeteilt.

Die Notwendigkeit zur Befreiung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr wird stark betont. 1966 forderten einige Chefärzte unter Befürwortung der Wildetalinie die Beendigung des Streites, um die für eine Heilung erforderliche Ruhe möglichst bald herzustellen. Im gleichen Jahr setzte die Stadtversammlung einen Ausschuß „Umgehungsstraße“ ein.

Nach einer Stellungnahme des Straßenbauamtes Arolsen sind 55 % des Verkehrs Durchgangsverkehr einschließlich des gebrochenen Durchgangsverkehrs. An den Wochenenden kommt der starke Eckverkehr Fritzlar–Edersee hinzu, woraus die Forderung einer stadtnahen Lösung abgeleitet wird. Weitere Zahlenangaben betreffen den Verkehr zwischen Innenstadt und Reinhardshausen, der durch die Wildetalinie mit erfaßt würde. In einer Schlußbemerkung wird auf das Planfeststellungsverfahren gem. § 16 des Fernstraßengesetzes hingewiesen, in dem „eine zweifelsfreie und interessenfreie Behörde vorurteilsfrei entscheiden kann“.

Die von verschiedenen Seiten, vor allem von der „Arbeitsgemeinschaft für Umweltschutz und Umweltgestaltung“ aufgestellte Forderung, durch eine Überarbeitung des Flächennutzungsplanes und durch einen Generalverkehrsplan die Gesamtsituation zu klären, führte schließlich dazu, daß Dr. H. Schuberth den Auftrag erhielt, diesen Generalverkehrsplan auszuarbeiten. Auch er spricht sich in einem Vorbericht und in dem im Februar 1974 vorgelegten Plan erneut für die Südumgehung aus.

Im April 1973 wurde die Hessische Landgesellschaft beauftragt, einen Flächennutzungsplan auf der Grundlage der agrarstrukturellen Vorplanung und in Zusammenarbeit mit dem Hessischen Amt für Landeskultur zu erstellen.

Diese Sachlage ist nicht zuletzt durch die Aktivität der Bad Wildunger Bürgerinitiative „Arbeitsgemeinschaft für Umweltschutz und Umweltgestaltung“ erreicht worden. Seit

ihrer Gründung im Jahre 1971 hat sie sich um die Durchsetzung einer Alternativlösung zur geplanten Nordumgehung bemüht. Seit 1972 ist sie auch im Stadtparlament und im Planungsausschuß vertreten.

Der Deutsche Rat für Landespflege hat sich im Jahre 1972 mit der geplanten Wildetalinie befaßt und ebenfalls festgestellt, durch die geplante Nordumgehung werden in Bad Wildungen innerhalb der Stadt (im Bereich der Königsquelle), am Stadtrand (Wildetal) und im Erweiterungsgebiet (Reinhardshausen) für das Kurbad wertvolle Erholungsgebiete gestört und zerstört. Für viele Anwohner und Kurgäste wird sich eine heute nicht mehr zumutbare Belastung durch Straßenverkehrslärm und -abgase ergeben. Die Heilquellen werden durch die Straße und ihren Auswirkungen gefährdet.

Der Deutsche Rat für Landespflege hat seine Bedenken gegen die geplante Nordumgehung in einem Schreiben vom 28. April 1972 an den damaligen Bundesminister für Verkehr, Herrn Leber, dargelegt und ihn gebeten, sich für den Alternativvorschlag, also für die Südumgehung einzusetzen.



Abb. 8 Schloß Friedrichstein – Bad Wildungen

Abb. 9 Blick von der Bilsteinklippe ins Wildetal, das durch die geplante Nordstraße gestört würde

# Straßenbauprojekt „Bodensee-Schnellweg“ – Autobahn über den Bodanrück \*

## 1. Umweltbelastung

### 1.1 Raumbedarf

Die von den Bodenseeteilen Überlinger See, Konstanzer Bucht, Seerhein und Untersee umgebene Halbinsel Bodanrück umfaßt bis zur Linie Radolfzell–Stahringen–Espasingen im Westen einschließlich der beiden Inseln Reichenau und Mainau eine Fläche von rund 140 qkm. Die Längsausdehnung der Halbinsel in NW–SO-Richtung beträgt rund 22 km, die Breite zwischen 5,5 km und 7,5 km. Nach dem Stand von Mitte 1973 teilen sich 13 Gemarkungen in die Fläche. 6 Gemeinden liegen im Inneren der Halbinsel, 7 im Uferbereich. Etwa 14 qkm sind derzeit überbaut. Über 90 000 Einwohner bewohnen den Bodanrück. Die größte Gemeinde ist die Stadt Konstanz am Ostende der Halbinsel mit rund 70 000 Einwohnern.

Die wichtigsten Verkehrswege konzentrieren sich am Südufer, und zwar einmal die Eisenbahnlinie Radolfzell–Konstanz und zum anderen die Bundesstraße 33 Offenburg–Donaueschingen–Konstanz. Neben dem Netz der Ortsverbindungsstraßen verläuft im Nordteil der Halbinsel die Landesstraße 220, die derzeit im Ausbau begriffen ist.

Der Verlauf der vorgesehenen Autobahn über den Bodanrück kann etwa gekennzeichnet werden mit den Punkten:

\* Anlage 3 zur Stellungnahme des Deutschen Rates für Landespflege zum Straßenbauprogramm der Bundesregierung.

südlich der Buchenseen, zwischen Markelfingen und Mindelsee, entlang der B 33, zwischen Kaltbrunn und Allensbach, nördlich von Hegne und schließlich nördlich des Konstanzer Stadtteils Wollmatingen einschwenkend nach Süden durch die Stadt Konstanz, über den Rhein und zum Anschluß in der Schweiz.

Bei einer Gesamtlänge von 20 km und einer durchschnittlichen Baubreite von mindestens 50 m sowie bei den 4 vorgesehenen Anschlußpunkten B 34, Markelfingen, Allensbach und Universität außerhalb der Stadt Konstanz wird die Autobahn mindestens 110 ha Fläche beanspruchen. Rund 60 ha Wald müssen eingeschlagen werden.

### 1.2 Lärmbelastung

Die Verkehrsprognosen rechnen für das Planjahr 1985 mit einem Verkehrsaufkommen auf der Strecke Radolfzell–Konstanz von 30 000–35 000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Es darf unterstellt werden, daß von diesem Verkehrsaufkommen etwa 30–40 %, also rund 11 000 Kraftfahrzeuge auf der alten B 33 verbleiben werden. Dieses Verkehrsaufkommen wird erhebliche tages- und jahreszeitliche Schwankungen aufweisen. Während der Verkehr auf der Bundesstraße 33 nach dem Bau der Autobahn also etwa beim heutigen Stand verbleibt, wird ein zusätzlicher Verkehrsfluß von 20 000 bis 25 000 Kraftfahrzeugen von der Autobahn aus die Landschaft beeinflussen. Zu den wesentlichsten Einflüssen wird die Lärmeinwirkung gehören. Diese Lärmeinwirkung auf die Landschaft des Bodanrücks kann grob



Abb. 10 Der Bodanrück zwischen Überlinger See, Konstanzer Bucht, Seerhein und Untersee mit projektiertem „Bodensee-Schnellweg“ freigegeben vom Reg.-Präs. Südbaden Nr. 38/135

geschätzt werden mit Hilfe der Vornorm DIN 18005 – Blatt 1 – „Schallschutz im Städtebau – Hinweise für die Planung; Berechnungs- und Bewertungsgrundlagen“, veröffentlicht mit Erlaß des Innenministeriums Baden-Württemberg vom 9. 12. 1971 (GABI 1972 S. 73 ff.). Geht man davon aus, daß bei Richtpegeln von über 40 dB (A) (äquivalenter Dauerschallpegel) die freie Landschaft beginnt, ungeeignet als Erholungslandschaft zu werden, dann werden die vorhandenen und geplanten Verkehrswege um die Mitte der 80er Jahre rund 23 qkm oder über 16 % der Fläche der Erholungsnutzung entziehen. Die Lärmeinwirkungen werden sich besonders verhängnisvoll auf die Gemeinde Güttingen, die Senke des Naturschutzgebietes „Mindelsee“, auf die Gemeinde Kaltbrunn und auf die Stadt Konstanz auswirken.

### 1.3 Beeinträchtigung der Landschaftsökologie

Abgesehen von der zunehmenden Belastung des Bodenseewassers durch die schädlichen Emissionen des Straßenverkehrs, die als Folge eines wachsenden Verkehrsaufkommens auf dieser schnellen Durchgangsstraße vermutet werden muß, dürfte eine tiefgreifende Störung des Reservates „Mindelsee“ unausbleiblich sein. Zum anderen führt die geplante Autobahn zur Auffüllung einer Reihe von Rieden, vor allem in der Gegend von Allensbach und Hegne, die zu den wertvollen, charakteristischen Lebensgemeinschaften der Drumlinlandschaft des Bodanrückes zählen. Gleichzeitig ist mit erheblichen Einschnitten in die eiszeitlichen Hügel des Bodanrückes zu rechnen, wodurch über weite Strecken eine starke Beeinträchtigung des Landschaftsbildes eintreten wird. Zahlreiche Waldbestände, vor allem im Osten von Markelfingen, werden durch die Autobahn angerissen, in ihrer Bestandessicherheit geschwächt und als geschlossene Lebensräume entwertet. Die Straßendämme werden bevorzugt in den Rieden die Bildung von Kaltluftseen begünstigen.

### 1.4 Konflikte mit anderen Nutzungen

Während die durch die vorhandenen Verkehrswege und die zunehmende Verbauung ohnehin schon stark geschädigten Uferstreifen, welche für zwölf Wochen im Jahr dem Tourismus und der Ferienerholung dienen, von der geplanten Autobahn weitgehend verschont bleiben, werden die ortsnahe gelegenen Erholungsgebiete der einheimischen Bevölkerung sowie die bevorzugten Naherholungsgebiete der Stadtbevölkerung von Radolfzell und Konstanz/Kreuzlingen durch sie zerstört. Dies gilt vor allem für die Gebiete um die Buchenseen bei Güttingen und nördlich von Markelfingen, das Hinterland von Allensbach und Hegne sowie für die stadtnächsten Waldungen von Konstanz. Konflikte werden außerdem auftreten mit den Entwicklungsvorhaben verschiedener Gemeinden, so im Raume Allensbach–Kaltbrunn, wo beide Gemeinden zu einer Einheitsgemeinde verschmelzen werden und die Absicht haben, baulich zusammenzuwachsen, sodann bei Hegne, das nur noch eine Entwicklungsmöglichkeit nach Nordosten gegen die Autobahn zu aufweist, und schließlich bei Konstanz, wo die Autobahn das im Entstehen begriffene Schul- und Sportzentrum östlich des Stadtteils Wollmatingen in einer Entfernung von wenigen Metern tangiert und wo durch den hochgeständerten Rheinübergang das bevorzugte Wohngebiet „Paradies“ erheblich entwertet wird und daher zum Misch- oder reinen Gewerbegebiet hin entwickelt werden

Landschaften des Bodanrückes, die durch den „Bodensee-Schnellweg“ berührt werden:

Abb. 11 und 12 Naturschutzgebiet „Buchenseen“ bei Güttingen mit B 34

Abb. 13 Naturschutzgebiet „Mindelsee“, im Hintergrund Markelfingen mit Untersee



soll. Die Autobahn wird ein Naturschutzgebiet anschneiden und auf rund 11 km durch das Landschaftsschutzgebiet „Bodanrück“ führen.

## 2. Verfahrensmängel

### 2.1 Mängel der Raumplanung

Während die „Hinweise für die langfristige Planung im Bodenseegebiet“, herausgegeben vom Innenministerium Baden-Württemberg 1962, sowie der „Entwurf des Landesentwicklungsplanes“ von 1967 noch keine Notwendigkeit einer Bodanrück-Autobahn aufzeigten, tauchte dieses Projekt im „Regionalplan 1968“ der Planungsgemeinschaft Westlicher Bodensee—Linzgau—Hegau auf und hat nunmehr im „Generalverkehrsplan der Stadt Konstanz“ von 1972 sowie in allen derzeit im Entwurf vorliegenden Flächennutzungsplänen der berührten Gemeinden einen festen Platz. Dabei bleibt ungeklärt, wie die Zielvorstellungen der Raumplanung, nämlich „Erhaltung und Ausbau eines überregionalen Erholungsgebietes sowie maßvolle Weiterentwicklung des Bodenseegebietes und Verhinderung eines Ballungsgebietes“ verwirklicht werden sollen, wenn die Autobahn zu einem Anreiz zu verstärktem Wachstum der Wirtschaft und Bevölkerung führt. Auf Unverständnis muß auch stoßen, daß das Kabinett im Oktober 1973 den Ausbau der Bodanrück-Autobahn, etwas herabgespielt auch „Bodensee-Schnellweg“ genannt, beschlossen hat, bevor die Ergebnisse des vom Landesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Umwelt in Auftrag gegebenen und vom Ratsmitglied Prof. Dr. Buchwald, Hannover, bearbeiteten Landschaftsrahmenplanes „Bodensee“ in der Öffentlichkeit diskutiert werden konnten.

### 2.2 Mängel der Verkehrsplanung

Die der Bodanrück-Autobahn zugrunde liegenden Verkehrsprognosen sind umstritten. Vor allem muß mit Verwunderung erfüllen, daß diese Straße einerseits den Durchgangsverkehr von Stuttgart über das Schlatter Kreuz in die Schweiz ableiten soll, weil die Schweiz bislang eine direkte Verbindung Schlatter Kreuz—Singen—Schaffhausen—Zürich ablehnt; der Kanton Thurgau hingegen soll die Abnahme über die zu bauende, vierspurige N 7 nach Winterthur zur N 1 und später auch über die ausgebaute, vierspurige Talstraße T 13 in Richtung Rorschach—St. Margrethen zugesagt haben. Andererseits wird propagiert, daß diese Straße aber vorwiegend dem Ziel- und Quellverkehr zwischen Singen a. H. und Konstanz dienen wird und durch den Bau eines zweiten Rheinübergangs in Konstanz den innerstädtischen Verkehr wirksam entlasten soll. So ist kaum einem Sachverständigen noch möglich, sich über die voraussichtliche Zusammensetzung des Verkehrs nach Durchgangs-, bzw. Ziel- und Quellverkehr auszulassen geschweige denn vorauszusagen, ob das Nadelöhr Konstanz mit seinen Zollübergängen diesem Verkehr überhaupt gewachsen ist und wie dabei noch der innerstädtische Verkehr entlastet werden soll. Umstritten ist auch die Frage, wie die ufernahe B 33 entlastet werden wird. Schließlich bleibt unerklärlich, warum die 1500 Einwohner aufweisende Gemeinde Markelfingen sowie das 3000 Seelen zählende Allensbach in weitem Bogen umfahren werden müssen mit Rücksicht auf die Bevölkerung und das Erholungswesen, während für rund 20 000 betroffene Einwoh-

ner von Konstanz die Autobahn buchstäblich zwischen den Häusern hindurch und über die Dächer geführt werden soll. Die Haltung der Schweiz in der Frage der Verkehrsabnahme scheint bei allem die ausschlaggebende Rolle zu spielen. Mitspielen mag auch der Gedanke, bei der Geländebeschaffung den Weg des geringsten Widerstandes zu gehen und die Straße überwiegend durch öffentliche Waldungen zu führen.

Als ein erheblicher Mangel der Planung muß schließlich genannt werden, daß von einer Prüfung der Umweltverträglichkeit dieser Autobahn bisher nichts verlautet und nur bekanntgegeben worden ist, die Entscheidung über die Autobahn sei „schweren Herzens und in dem Bewußtsein getroffen worden, daß eine gewisse Beeinträchtigung der Erholungslandschaft unvermeidbar ist“, im übrigen sei die Planung selbst Teil einer Gesamtkonzeption des Bundesverkehrsministeriums, dem deshalb ein Großteil der Verantwortung zufalle. Im Hintergrund steht stets die Drohung, die allerdings auch verschiedentlich offen ausgesprochen wird: Wenn nicht bald eine Einigung auf der bestehende Planung zustande kommt, dann können keine Mittel mehr bereitgestellt werden!

## 3. Brauchbare Alternativen

Während der erst kürzlich veröffentlichte Diskussionsbeitrag der Industrie- und Handelskammer Konstanz, nämlich den Durchgangsverkehr vom Schlatter Kreuz über die Autobahn am Nordufer des Bodensees und dann über eine Bodenseebrücke nach Konstanz und weiter in die Schweiz zu führen am recht unwahrscheinlichen Bau einer Brücke über den Überlinger See scheitern dürfte, und im übrigen in seinen Auswirkungen auf die Stadt Konstanz keineswegs ausdiskutiert ist, bleibt als einzige Alternative zur Bodanrück-Autobahn eigentlich nur der vierspurige Ausbau der Bundesstraße 33. Eine Nordumfahrung von Markelfingen könnte noch in Kauf genommen werden, aber dann sollte die bestehende Trasse benutzt und die B 33 schließlich südlich des Stadtteils Wollmatingen in Konstanz über den Rhein geführt werden. Bis in die Zeit um 1968/69 war einzig diese Lösung im Gespräch. Die heutige Ablehnung dieser Lösung seitens der Verkehrsplaner mit dem Hinweis auf technische Undurchführbarkeit kann nicht ernstgenommen werden. Beim Ausbau der B 33 könnten Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Lärm getroffen werden, und es wäre dann überflüssig, Entlastungsstraßen zu bauen in einem Landschaftsteil, der an seiner schmalsten Stelle nur 5,5 km breit ist und in dieser Enge mit fünf ausgebauten Verkehrswegen (Bundesbahn am Südufer, Ortsdurchfahrten, B 33, Autobahn, ausgebaute L 220 im Norden) im Übermaß belastet wird. Mit einer vierspurig ausgebauten B 33 hätte der Ziel- und Quellverkehr des Bodanrücks zwischen Radolfzell und Konstanz ausreichende Bewegungsfreiheit, hätte auch Konstanz einen zweiten Rheinübergang, bei dem noch zu bedenken ist, daß er dem innerstädtischen Verkehr dient. Es wäre gewiß der Mühe wert, nach besseren Lösungen zur Ableitung des Durchgangsverkehrs vom Schlatter Kreuz über Singen a. H. in die Schweiz zu suchen. Der Bodanrück als das Herzstück des Bodenseegebiets und damit eine der schönsten Landschaften Mitteleuropas könnte dann auch künftigen Generationen erhalten bleiben.



Abb. 14 Bundesautobahn Würzburg–Fulda im Bereich des Gramschatzer Waldes. Zusammenhängende Waldflächen werden durch diese Trassenführung zerschnitten, Freigegeben Reg. v. Schwa. Nr. 5/4556

## Einführung in die Grundlagen des Ausbauplanes für die Bundesfernstraßen \*

Die Verkehrsentwicklung unserer Zeit ist geprägt durch eine explosive Kfz-Entwicklung und einmalige Mobilität der Menschen. Wir alle kennen die Vorteile aber noch mehr die Nachteile dieser Entwicklung. Ich darf nur an die Völkerwanderung erinnern, die täglich in unseren Städten mit Lärm und Abgasen stattfindet und an den beinahe noch größeren Wochenendverkehr, wenn die Menschen die Wohnpyramiden ihrer Städte verlassen, um sich draußen im Grünen zu erholen, und am Abend wieder in ihre Behausungen zurückkehren. Das beweisen bereits wenige Zahlen: 40% unserer Bevölkerung – das sind 25 Mio. Bundesbürger – haben bereits einen Führerschein, und sie tragen in Verbindung mit einer beinahe magnetischen Zusammenziehung der Menschen in einzelnen Ballungsräumen entscheidend dazu bei, daß heute 80 % (diese Zahl sollte man sich immer wieder vorhalten) der gesamten Verkehrsleistung im Personenverkehr vom individuellen Straßenverkehr erbracht werden. Rechnet man dazu noch 10 % des öffentlichen Straßenverkehrs, dann entfallen nur 10 % auf die übrigen Verkehrsträger von Schiene, Luft und Wasser. Das sind bemerkenswerte und sicherlich auch bedrückende Zahlen. Sie tragen dazu bei, daß heute auf einem Kilometer Straße rund 40 Pkw rollen, wovon heute jeder 7. Erwerbstätige der Bundesrepublik Deutschland direkt oder indirekt lebt. Alle diese Fakten lassen die Probleme des individuellen Straßenverkehrs in seinem Verhältnis zu Lebensraum, Umwelt, Freizeit, Arbeitsplätzen noch komplexer werden als sie schon sind, und es drängt sich die berechtigte Frage nach dem Sinn und Zweck des Autos überhaupt auf. Inzwischen steigen aber die Verkehrszahlen weiter, und die Autos vermehren sich entgegen der Meinung vieler Propheten, die dieses Verkehrsmittel zwar verdammten, es aber unbekümmert für sich in Anspruch nehmen. Wir alle stehen diesen Gedanken irgendwie positiv gegenüber. Wie ist dieser Widerspruch zu erklären? Wahrscheinlich mit der einmaligen Freizügigkeit, die das Auto dem Menschen gegeben hat, von Fahrplänen und überfüllten Massenverkehrsmitteln unabhängig zu sein, und den Stolz der aus eigener Kraft kommenden Bewegung zu spüren. Der Virus der Freiheit, der diesem Verkehrsmittel eigen ist, kann leider nur zu einem geringen Teil ökonomisch motiviert werden und ist daher so schwer faßbar.

Vor diesen Prämissen standen wir, als wir die Ausbauplanung der Bundesfernstraßen in Angriff zu nehmen hatten. Vorweg galt es dabei drei Fragen zu entscheiden: Die richtige Einschätzung der Motorisierungsprognose, die Substitutionsmöglichkeiten durch andere Verkehrsträger, sowie die Entwicklung neuer Verkehrstechnologien. Als Ergebnis zeigte sich, daß der individuelle Straßenverkehr bis zu seiner Sättigung, die wir etwa in den 80er Jahren erwarten, nochmals um etwa 30 % zunehmen und nur in den Ballungsräumen durch den schienengebundenen Nahverkehr gewisse Einbußen erfahren wird. Leider werden diese nicht so wesentlich sein, wie wir es vielleicht vielerorts erwarten. Daneben ist nicht damit zu rechnen, daß wir in den nächsten Jahrzehnten neue Verkehrsmittel bzw. neue Verkehrstechnologien zur Verfügung haben werden, die bereits so erprobt sind, daß sie den Straßenverkehr wirksam entlasten. Damit war für uns der Planungsrahmen für den nächsten Ausbauplan der Bundesfernstraßen abgesteckt. Er

mußte planerisch die Verkehrsflächen bereitstellen, die in den nächsten 20–30 Jahren durch kein anderes Verkehrsmittel substituiert werden können.

Dazu haben wir das gesamte Bundesgebiet in achtzig Verkehrszellen eingeteilt, und diese in tausend Verkehrsschwerpunkte unterteilt. Für diese Zellen wurden die Strukturdaten errechnet (Bevölkerungszahl, Kfz-Zahlen, Zahl der Erwerbstätigen, das Sozialprodukt u. a.). Diese Zahlen wurden hochgerechnet unter Berücksichtigung etwaiger Bevölkerungsverschiebungen in den nächsten 15 Jahren. Diese hochgerechneten Strukturdaten sind anschließend über eine Modellrechnung in Gesamtverkehr umgesetzt worden. Durch Hilfsrechnungen wurde dann der auf die Bundesfernstraßen entfallende Verkehr herausgearbeitet. Wir haben damit zunächst den Verkehr in den einzelnen Zellen bzw. in ihren Schwerpunkten erhalten. Als nächstes waren die Verkehrsbeziehungen aufzuspüren, die zwischen den Verkehrszellen bestehen. Das ist mit Hilfe einer Gravitationsrechnung nach einem längst bekannten Gesetz erfolgt, das besagt, daß der Verkehr bezogen auf die Quelle mit dem Quadrat der Entfernung abnimmt. So bekamen wir die Verkehrsbeziehungen zwischen den einzelnen Zellen. In einer letzten Rechnung war nur noch dieser Verkehr auf die zwischen den einzelnen Zellen vorhandenen oder die geplanten Straßen mit Hilfe einer Widerstandsrechnung umzulegen. Das kurz zur Theorie. Sie hört sich einfach an, war natürlich bei der Durchführung sehr viel schwieriger, denn es mußte viel Neuland betreten werden. Jedenfalls ist bisher eine derartige Rechnung in einem so großen Umfang noch in keinem Industriestaat mit vergleichbaren Verkehrsverhältnissen durchgeführt worden. Wir haben uns natürlich mit dieser Rechnung, die mit einigen Unabwägbarkeiten belastet war, nicht begnügt. Zur Plausibilitätskontrolle wurde daneben noch eine einfache Hochrechnung der Verkehrszahlen vorgenommen, wie es bei früheren Planungen in der Regel geschah. Der Verkehr auf den Straßen war durch Zählungen bekannt. Wir wußten auch, wie sich die Bestandszahlen im nächsten Jahr entwickeln werden. Mit diesen Hilfszahlen wurde der heutige Verkehr mit einem Multiplikator für die nächsten Jahre hochgerechnet. Es war eine simple Methode, die sich in der Vergangenheit gar nicht schlecht bewährt hatte. Wir haben damit eine gewisse Vergleichsmöglichkeit zu der anderen Rechnung über die Strukturdaten erhalten und konnten dort, wo gewisse Ausstrichfeststellungen waren, die Fehler aufspüren und die erforderlichen Richtigstellungen vornehmen. Daneben ist noch eine dritte Rechnung versucht worden, bei der man über das Bruttosozialprodukt eine Beziehung zu dem Verkehrsaufkommen gesucht hat. Diese Rechnung hat nicht das erbracht, was wir erhofft haben. Wir mußten aber diesen Weg gehen, um den Vorwurf der Vernachlässigung ökonomischer Überlegungen auszuräumen. Mit diesen Ermittlungen war der Verkehr auf den einzelnen Straßen im Jahre 1990 festgelegt und es galt jetzt nur noch zu prüfen, ob damit die einzelne Straße unter- oder überbelastet war. Diese Feststellung erfolgte im Rahmen einer Straßenbewertung, welche die obersten Straßenbaubehörden in den Jahren 1969/70 im gesamten Bundesgebiet durchführten. Dabei ist einmal die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Straße und zum anderen ihr baulicher Zustand ermittelt worden. Mit diesen Untersuchungen wurde bekannt, was das Netz augenblicklich leistet. Wir brauchten also nur noch die gegenwärtige Leistung von der gewünschten Leistung abzuziehen, um den echten Straßenbaubedarf zu erhalten. Dieser Bedarf war dann noch in Straßenbauleistung umzusetzen, d. h.

\* Kurzreferat vor dem Deutschen Rat für Landespflege am 17. Februar 1972.

dort, wo die alte Straße nicht mehr ausreicht, waren zusätzliche Spuren oder ein völlig neuer Straßenzug vorzusehen.

So weit zur Planung. Nun zu ihrem Ergebnis selbst. Wir kamen zu der Feststellung, daß für eine Heranführung des Straßenbaues an die Verkehrsentwicklung bis zum Jahre 1985 noch etwa 15 000 km Autobahn zu bauen sind. Außerdem müßten noch etwa 13 000 km Bundesstraßen ausgebaut, zum Teil auch neu gebaut werden. Insgesamt sind es also etwa 28 000 km Straße. Das erscheint zunächst beängstigend, aber, wenn man die gegenwärtigen, z. T. sehr schlechten Straßenzustände betrachtet, werden diese Zahlen jedoch weniger Erstaunen hervorrufen. Sie sind ja auch bis 1985 nicht zu erreichen, wie es oft fälschlich behauptet worden ist.

Zur Verwirklichung dieses Planes sind nach heutigem Preisstand 160 Milliarden erforderlich. Verbleibt man bei der Richtzahl 1985, so steht dafür nur ein Mineralölsteueraufkommen von rd. 100 Milliarden zur Verfügung. Davon müssen zunächst etwa 20 % abgesetzt werden, für die Substanzerhaltung der Straße, die notwendig ist, damit die alte Substanz nicht verlorengeht. Es verbleiben dann tatsächlich rd. 80 Milliarden für zusätzliche Investitionen. Das heißt auf der Grundlage des ermittelten Bedarfs kann bis 1985 zunächst bestenfalls nur jede zweite Straßenbaumaßnahme durchgeführt werden. Deshalb wurde auch der gesamte Straßenbaubedarf nochmals in einzelne Dringlichkeiten eingeteilt und zwar in drei Stufen, für deren Kriterien die künftige Straßenbelegung, der Erschließungs- und Verbindungseffekt und der Freizeitwert der Straße maßgebend waren. So ist beispielsweise eine Straße, die im Jahre 1985 25 000 Fahrzeuge/Tag aufweist, in die erste Dringlichkeit gekommen. Sie hätte aber bei entsprechend hohem Verbindungs- und Erschließungseffekt die gleiche Dringlichkeit auch bei geringerer Verkehrsbelegung erreicht. Damit sollte bewirkt werden, daß der Straßenbau insbesondere in den peripheren Räumen keine Vernachlässigung erfährt. Würde man das Kriterium der ersten Dringlichkeit allein von der Verkehrsbelegung und den Verkehrszahlen abhängig machen, dann wären wahrscheinlich 60–70 % unserer Mittel in die Ballungsräume, insbesondere nach Nordrhein-Westfalen, geflossen. Durch die weiteren Kriterien konnte immerhin erreicht werden, daß ein breitgestreuter Straßenbau auf das ganze Land bezogen stattfinden kann und damit gleichzeitig einer Forderung des Raumordnungsgesetzes Rechnung getragen wird, die bestimmt, daß alle Gebiete der Bundesrepublik Deutschland verkehrlich gleichmäßig zu entwickeln sind.

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bedarfsplanes entfielen 80 Milliarden auf die erste, 50 Milliarden auf die zweite und nur 30 Milliarden auf die dritte Dringlichkeit. Die Verhandlungen über den Bedarfsplan – er ist im Sommer

1971 Gesetz geworden – führten zu sehr harten Auseinandersetzungen über die Einstufung der Maßnahmen nach Dringlichkeiten. Die örtlichen und regionalen Instanzen versuchten dabei mit Nachdruck, möglichst alles in die erste Dringlichkeit zu bekommen, weil zu vermuten war, daß man zuerst einmal die erste Dringlichkeit finanzieren würde. Deshalb ist die erste Dringlichkeit auch etwas kopflastig geworden. Vielleicht hätte die eine oder andere Maßnahme besser in die zweite oder dritte Dringlichkeit gehört, aber das ließ sich unter dem politischen Druck, der diese Auseinandersetzungen beherrschte, nicht immer vollziehen. Wir sind aber im Augenblick dabei, noch einmal diese erste Dringlichkeit in sich zu überprüfen, um eine klare Ausrichtung darüber zu erhalten, was in den nächsten Jahren unbedingt gemacht werden sollte. Dazu dient auch die Unterteilung des Bedarfsplanes in drei 5-Jahres-Pläne. Der erste 5-Jahres-Plan von 1971–1975 läuft bereits. Er verfügt über ein Aufkommen, d. h. ein finanzielles Rückgrat, von rund 33 Milliarden. Wir werden innerhalb dieses Planes etwa 1500 km Autobahnen neu bauen und die gleiche Strecke an Bundesstraßen aus- bzw. neu bauen. Das sind die Leistungen der nächsten 5 Jahre, die bei weitem von dem anfangs genannten Gesamt-Bedarf abweichen. Der Plan ist aber so flexibel gehalten, daß er sich laufend den Veränderungen anpassen kann. Das ist auch im Ausbaugesetz so vorgesehen. Wir sind gehalten, alle 5 Jahre diesen Plan zu überarbeiten, die Methodik zu überdenken, die Prognosen zu untersuchen und ggf. die Ziele neu zu setzen, wenn sich neue Erkenntnisse ergeben.

Diese Ausführungen sollten zeigen, daß auch auf dem Gebiet des Straßenverkehrs in der Folgezeit noch mit sehr großen Investitionen zu rechnen ist. Der Straßenbau wird, ob wir es wollen oder nicht, bei der Finanzierung der Aufgaben der öffentlichen Hand nach wie vor eine große Rolle spielen. Ich wies bereits zu Beginn meiner Ausführungen darauf hin, daß es noch kein Verkehrsmittel gibt, das im Augenblick das Auto abzulösen in der Lage wäre, es zeichnet sich nicht einmal ab. Für diese Situation sind die erforderlichen Vorsorgen zu treffen. Sicherlich sind die dafür notwendigen finanziellen Aufwendungen riesenhaft und lassen sich nicht im Rahmen der üblichen Finanzpolitik bewältigen. Wir sind aber der Meinung, daß es sich dabei nicht um eine x-beliebige Staatsaufgabe handelt, sondern letztlich um die Erfüllung einer Versorgungsleistung (Gas, Wasser, Elektrizität, Abwasser vergleichbar), auf die der Bürger Anspruch hat, für die er aber in gewissem Umfang zu Opfern bereit sein muß. Hier ist künftig der Hebel anzusetzen, um durch stärkere Inanspruchnahme des Sozialproduktes für Versorgungsaufgaben der gesamten Verkehrswirtschaft die Mittel zu erhalten, die für eine funktionierende Gesellschaft und ein befriedigendes Wirtschaftswachstum auf Dauer gesehen unerläßlich sind.



sondern nur durch iterative Prozesse – sogenannte feedback-Prozesse – annähernd auszuloten. Die übliche Darstellung eines solchen Vorgehens ist ein Flußdiagramm, mit häufigen Abfragen bzw. Kontrollen und Rücksprüngen, die zu Schleifen im gesamten Ablauf führen, die so lange durchlaufen werden müssen, bis das System im Gleichgewicht ist.

Wie sieht nun konkret eine solche Planung für das Bundesfernstraßennetz aus, welche Schritte sind dabei zu durchlaufen und wie werden die gegenseitigen Beeinflussungen verschiedener Fachplanungen berücksichtigt?

Ich sagte schon, daß der Verkehr durch die räumliche und zeitliche Trennung der verschiedenen Aktivitäten der Menschen entsteht, d. h. der Mensch ist mobil und er hat – wo immer er sich befindet – ein latentes Verkehrsbedürfnis, oder es besteht eine Nachfrage. Damit aber ein Verkehr auftritt, bedarf es einer Verkehrsgelegenheit – also eines Angebotes. Wenn dieses Angebot nicht vorhanden ist, wirkt sich die Nachfrage gar nicht oder in der Nähe – z. B. als Fußgänger – aus. Nicht nur die Höhe der Nachfrage sondern auch die Nachfragestruktur ändert sich mit dem Angebot.

Das Straßennetz ebenso wie das Eisenbahnnetz, das Luftliniennetz, das Pipelinenetz, das Telefon- und Telegrafennetz bieten eine mehr oder weniger vorzügliche Verkehrsgelegenheit. Alle diese Netze haben eine besondere Nachfragestruktur, wobei sich diese Strukturen in manchen Netzen sehr ähneln. Da es keine ausschließlich straßenaffine oder schienenaffine Nachfrage gibt, sieht sich der Planer vor die Notwendigkeit gestellt, Verfahren zu entwickeln, welche die mutmaßliche Aufteilung einer bestimmten Nachfragegröße auf die in Frage kommenden Netzsysteme beschreiben. Wir nennen diesen Vorgang modal-split (ich werde darauf noch zurückkommen).

Das Ausmaß des Verkehrs ist bestimmt durch die Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen, die von den einzelnen Netzteilen erschlossen bzw. angeschlossen werden. Dieses Ausmaß nennen wir Verkehrsaufkommen, und es kann aus der Nachfrage – ausgedrückt z. B. durch Verhaltensweisen der Bevölkerung hinsichtlich der Häufigkeit von Reisen und der Benutzung von Verkehrsmitteln – und aus dem Angebot an Verkehrsgelegenheiten – ausgedrückt z. B. durch Erreichbarkeitszonen bzw. Erreichbarkeitsdichten – bestimmt werden. Das Verkehrsaufkommen ist also berechenbar geworden mit Hilfe von „Verkehrserzeugungsmodellen“. Diese werden aus heute beobachtbaren Zusammenhängen auf mathematisch-statistischem Wege bestimmt und durch Klärung kausaler und logischer Zusammenhänge festgelegt, determiniert. Für Planungszwecke – also Prognosen – sind sie jedoch in einem solchen Zustand noch nicht geeignet. Es sind neben der Prognose der Einflußgrößen selbst auch deren Wirkungen zu prognostizieren. So muß z. B. die Entwicklung der Mobilität – ausgedrückt in Fahrten pro Einwohner und Tag – prognostiziert werden. Dafür stehen Analogmodelle und Trendschätzungen zur Verfügung. Gerade die Mobilität der Bevölkerung ist eine regional sehr unterschiedliche Größe. Im Bundesgebiet schwankt sie um über 50%. In Ballungsgebieten mit sehr hohen Erreichbarkeitsdichten unternimmt jeder Einwohner pro Tag etwa 1,2 Fahrten mit einem Kfz. In ländlichen Gebieten Niedersachsens z. B. liegt dieser Wert bei 0,8 Fahrten/Tag.

Die Einflußgrößen, die repräsentativ für Nachfrage und Angebot stehen sind im wesentlichen die Einwohner, die Beschäftigten, der Motorisierungsgrad und die Verkehrsgunst eines Raumes.

Zur Lokalisierung aller Größen haben wir das gesamte Bundesgebiet und das Umland in statistische Einheiten eingeteilt, die wir Verkehrszellen nennen, auf diese Zellen werden alle Strukturdaten bezogen. Es ergeben sich hier-

bei deutlich die Ballungszonen an Rhein und Ruhr, im Rhein-Main-Gebiet, im Raume Stuttgart–Mannheim und ebenso die Monozentren wie Hamburg und München. Auch die festgestellten Erreichbarkeitsdichten zeigen sehr deutlich die Siedlungsstruktur.

Die Fragestellung der Planung für ein solches Gebiet ist die Frage nach der Planvariabilität. Neben den Strukturen, die natürlich auch planvariabel sind, ist hier in erster Linie das Bundesfernstraßennetz als planvariabel anzusehen.

Welchen Bedürfnissen soll dieses Netz angepaßt sein? Wie bereits eingangs erwähnt, sollte es möglichst allen

NEUER AUSBAUPLAN FÜR DIE BUNDESFERNSTRAßEN  
DIAGNOSEVERKEHRSBEDARFSLINIEN DER  
NACHMITTAGSSTUNDENGRUPPE 15<sup>00</sup>–19<sup>00</sup> UHR

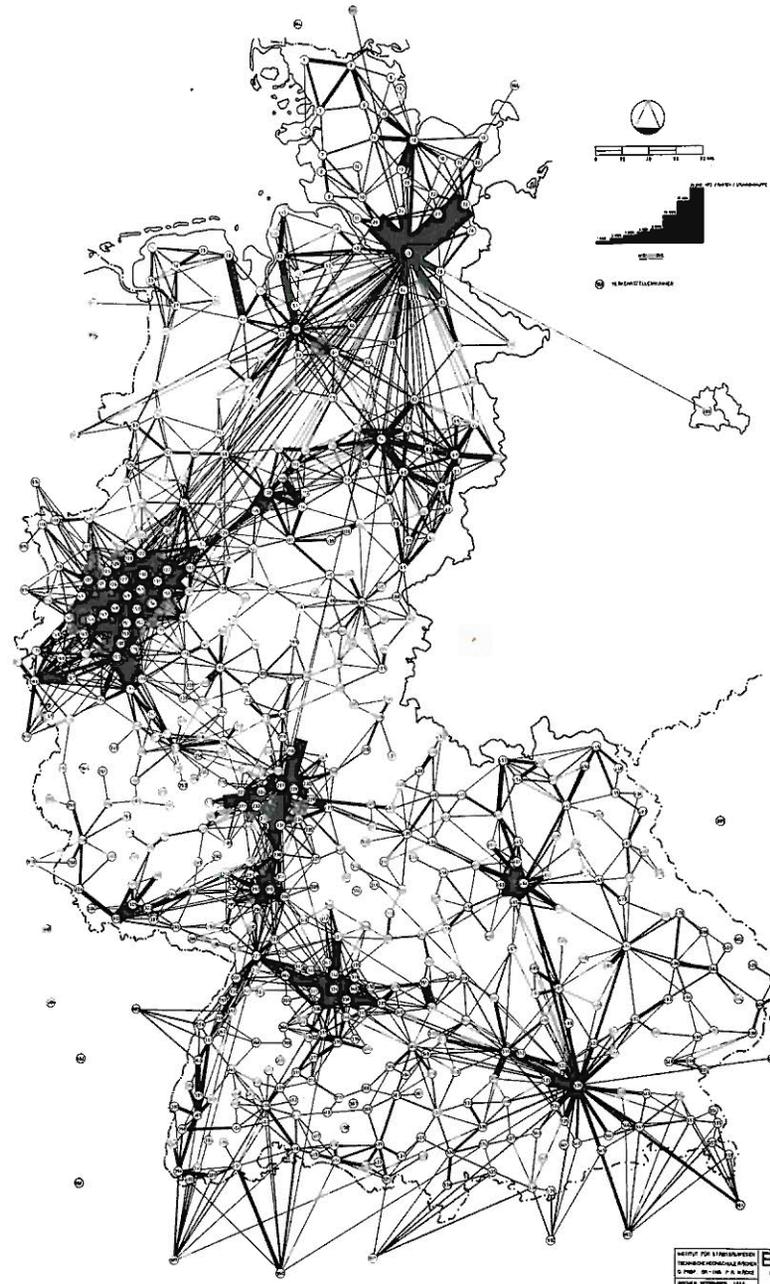


Abb. 16 Verkehrsbedarfslinien 1970 in der Bundesrepublik Deutschland

Aktivitäten der Menschen dienen. Planungsrelevant ist also zunächst der Werktagsverkehr als der am häufigsten vorkommende Verkehr. Daneben ist aber in zunehmendem Maße der Wochenendverkehr bei der Planung zu berücksichtigen. Immerhin ist schon heute der an Sonntagen rückfließende Wochenendverkehr bei ca. 70 % aller Bundesfernstraßenstrecken stärker als der Werktagsverkehr. Auf den Wochenendverkehr werde ich später noch eingehen.

Mit den bereits erwähnten Verkehrserzeugungsmodellen ergeben sich nun Verkehrsaufkommenswerte für jede Raumeinheit. Dieses zunächst ungerichtete Verkehrsauf-

kommen (Quell- und Zielverkehr) einer Zelle wird nun einem Modell zugeführt, welches die Zielwahl simuliert. Dieses Modell ähnelt im Aufbau dem aus der Physik bekannten Newtonschen Gravitationsgesetz. Es hat deshalb auch den Namen Gravitationsmodell erhalten. Bereits Lill hat 1890 ein solches Modell für Eisenbahnen erarbeitet. Die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf Ziele läßt sich graphisch gut als Wunschlinienbild oder als Verkehrsverflechtungsbild darstellen. Neben einer allgemeinen Zunahme kann man aber auch die Stärkung schwächerer Räume gut erkennen. So weisen das Emsland oder der nordhessische Bereich ein überproportionales „Wachstum“ auf. Diese Verkehrsverflechtungen müssen nun dem Straßennetz zugeordnet werden. Auch dafür gibt es wieder ein Simulationsmodell, welches den Vorgang des Suchens verschiedener sinnvoller Routen zwischen allen Verkehrszellen oder Verkehrsschwerpunkten beschreibt.

Das Ergebnis ist die Verkehrsbelastung aller Strecken des Bundesfernstraßennetzes im Werktagsverkehr für den Prognosezeitpunkt 1990.

Waren bis vor kurzer Zeit die Verkehrsmengen das einzige Kriterium für die Ausbauwürdigkeit und für die Festlegung des Querschnittstypes von Straßenstrecken, so hat sich mit der Erkenntnis der Zusammenhänge von Raumstruktur und Verkehr in letzter Zeit die Zahl der Bewertungskriterien um raumordnungsrelevante Größen vermehrt. So gilt neben den Verkehrsmengen, denen – je nach Verkehrszweck – eine gewisse Betriebsgüte des Bundesfernstraßennetzes zugestanden werden muß, der Verbindungswert als weiteres Bewertungskriterium. Erreichbare mittlere Geschwindigkeiten auf den Bundesfernstraßenstrecken entscheiden über mögliche Reisezeiten und damit über die Güte der Verbindungen zwischen Siedlungs- und Wirtschaftsschwerpunkten. Eng verknüpft mit dem Verbindungswert ist ein weiteres Kriterium: der Erschließungswert oder auch die Verkehrsgunst. So gilt es beispielsweise als erstrebenswert, die entfernteren Gebiete so durch Netzergänzungen zu bedienen, daß auch für die hier wohnende Bevölkerung deren Oberzentrum in einer Stunde Fahrzeit erreichbar wird.

Auch die potentiellen Güterströme zwischen Verkehrszellen sind ebenso als Bewertungskriterien berücksichtigt worden wie andere „technische“ Kriterien, die den mittleren Zeitaufwand oder mittlere Leistungswerte für ein Netz angeben. Mit der Auswahl eines besten Netzes aus einer Anzahl möglicher Alternativen oder Varianten geht die Dimensionierung, d. h. die Festlegung der Querschnittstypen einher. Eine relevante Verkehrsart fehlt uns allerdings noch, der Wochenendverkehr. Seine Gewichtung im Rahmen einer Hierarchie von Bewertungskriterien setzt allerdings eine politische Entscheidung hinsichtlich des Stellenwertes des Freizeitverkehrs gegenüber dem Werktagsverkehr voraus.

Unabhängig von dieser Entscheidung muß jedoch die Auswirkung des Wochenendverkehrs auf das Bundesfernstraßennetz angegeben d. h. quantifiziert werden.

Dabei läßt sich grundsätzlich der gleiche Algorithmus anwenden. Die einzelnen Arbeitsschritte jedoch müssen modifiziert werden. Das ist zunächst eine allgemein gültige Feststellung, wenngleich über die Modelle im einzelnen noch nicht endgültig berichtet werden kann. Der Wochenendverkehr stand bis vor einigen Jahren als Dimensionierungskriterium nicht zur Debatte. Es ist daher dem Bundesverkehrsministerium hoch anzurechnen, daß mit dem Ausbauplan für die Bundesfernstraßen hier ein echter Anstoß für Forschungen gegeben wurde. Diese Forschungen fanden ihren ersten Niederschlag bei den Berechnungen zum Bundesfernstraßennetz. Sie werden augenblicklich in wesentlich stärkerem Maße fortgeführt. Bei der Quantifizierung der Zusammenhänge stehen wir also noch ziemlich

NEUER AUSBAUPLAN FÜR DIE BUNDESFERNSTRASSEN  
PROGNOSEVERKEHRSBEDARFSLINIEN DER  
NACHMITTAGSSTUNDENGRUPPE 15<sup>00</sup>-19<sup>00</sup> UHR

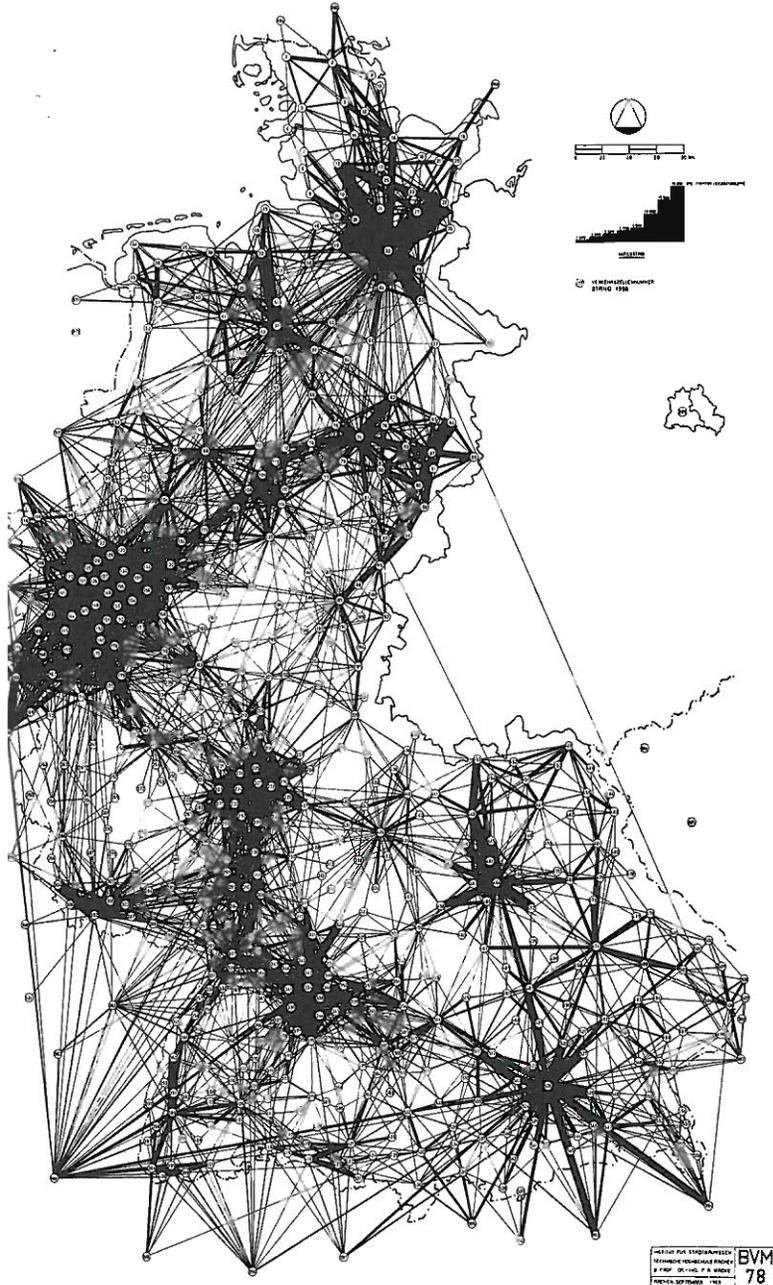


Abb. 17 Verkehrsbedarfslinien 1990 in der Bundesrepublik Deutschland

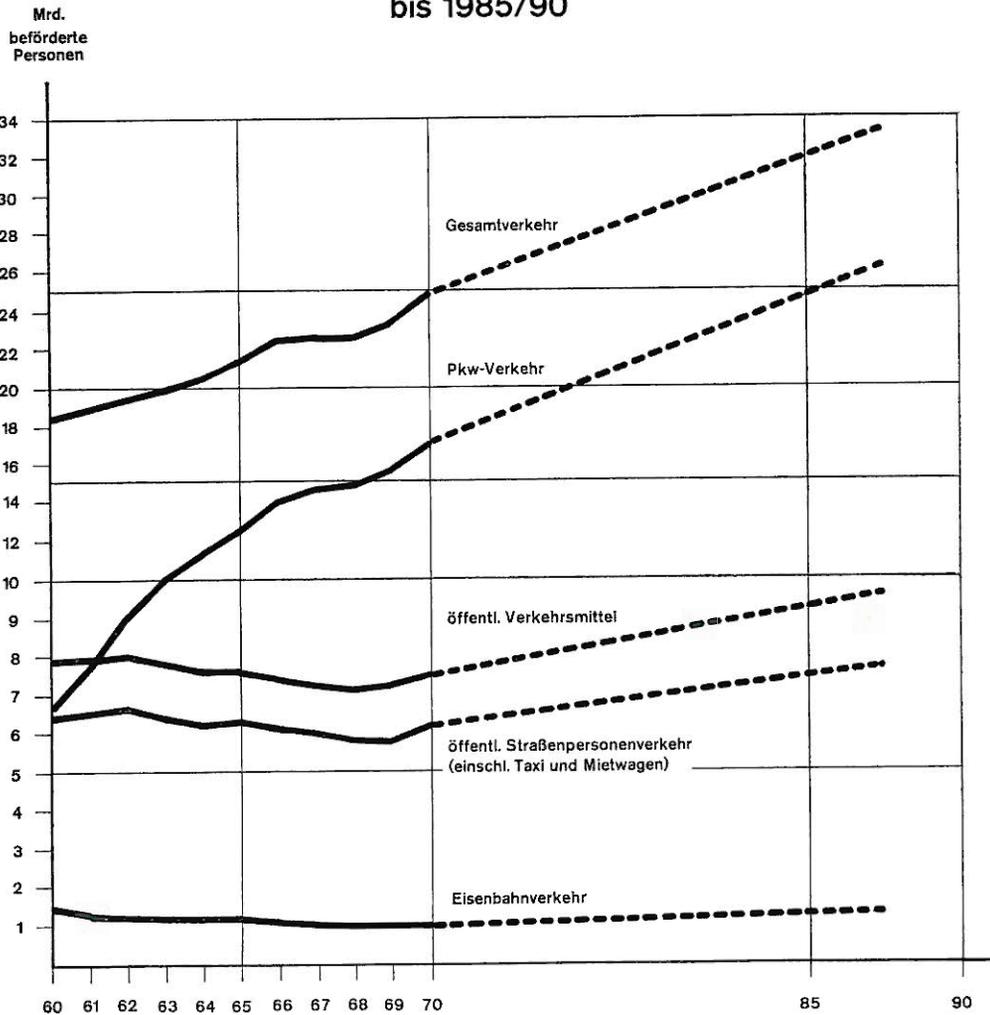
am Anfang. Umfangreiche Erhebungen waren und sind weiter notwendig, um die Nachfragesituation, deren Ursachen versteckt in der Öko- und Biosphäre liegen, kennenzulernen aber auch um die Angebotsstruktur der Wochenendzielgebiete zu erfassen.

So haben wir bereits mit einer Fragebogenaktion über den Verkehrsausschuß der Ministerkonferenz für Raumordnung 1968 eine Befragung der Landesplanungsbehörden und 1971 eine Befragung aller Gemeinden in der Bundesrepublik durchgeführt, mit der wir alle Erholungseinrichtungen und Landschaftseigenarten kennenlernen wollten. Es wird eine andere Struktur der Quell- und Zielgebiete deutlich.

Eine Berechnung des Zielverkehrs an Wochenenden zeigt eine ganz andere Verteilung als im Werktagsverkehr. Auch zeigen die Verhaltensweisen derjenigen Autofahrer, die sich zu einer Wochenendausfahrt entschlossen haben, deutlich andere Züge als im Werktagsverkehr. Im Wochenendverkehr bestehen zudem noch Unterschiede zwischen Winter und Sommer, so daß eine abschließende Beurteilung des Phänomens Wochenendverkehr hier nicht möglich ist.

Als Bewertungskriterium hat es jedoch mit zum Bedarfsplan des Bundesfernstraßennetzes beigetragen. Sein Einfluß wird weiter untersucht und bei der Erarbeitung der Ausbaupläne (5-Jahres-Pläne) berücksichtigt.

### Beförderungsaufkommen im Personenverkehr bis 1985/90



Quelle: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung

Abb. 18 Beförderungsaufkommen im Personenverkehr von 1960 bis 1985/90  
Aus: Bundesverkehrswegeplan 1. Stufe; Der Bundesminister für Verkehr

## Der Ausbau des Bundesfernstraßennetzes, insbesondere der Autobahnen, aus volkswirtschaftlicher Sicht\*

1. Gebäude, Wege und Leitungen verleihen dem Raum seine Tragfähigkeit für die mit menschlicher Besiedlung verbundenen Aktivitäten. Je dichter die Besiedlung, je höher der Lebensstandard und damit das Ausmaß der wirtschaftlichen Betätigung, desto mehr Gebäude, Wege und Leitungen sind erforderlich. Als Grenzfall mag Manhattan gelten, wo mit einem gigantischen Aufwand an Infra- und Suprastruktur die ebenso einmalige Ballung von Arbeitsplätzen, überwiegend im tertiären Sektor, ermöglicht und bewältigt wird. Hier kann als Beispiel auf das über der Central Station gebaute PAN AM-Gebäude verwiesen werden (Bahnhofsüberbauung), das 17 000 Arbeitsplätze sowie 200 000 Besucher pro Tag zählt und in seiner hohen Verdichtung nur über die fast ausschließliche Bedienung mit dem öffentlichen Nahverkehr denkbar ist.

2. Zwischen der Ausstattung eines Raumes mit Gebäuden, Wegen und Leitungen und seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit bestehen enge Verknüpfungen. Die vielfach degressiven Kosten dieser Ausstattung, jedenfalls bis zu bestimmten Größenordnungen hin, haben zusammen mit den noch im Vordergrund stehenden privatwirtschaftlichen Vorteilen aus steigender Arbeitsteilung und verbesserter Kommunikation Ballungen von Bevölkerung und wirtschaftlicher Aktivität begünstigt. In der BRD leben auf 15 v. H. der Staatsfläche über 60 v. H. der Bevölkerung und hiervon mehr als die Hälfte, nämlich 34 v. H. auf nur  $\frac{1}{5}$  der verdichteten Räume, die von den in ihnen liegenden Großstädten eingenommen wird.

3. Zunehmend haben sich, begünstigt durch die starken Produktivitätssteigerungen in der Landwirtschaft mit entsprechendem Abbau der Beschäftigung, Bevölkerung und Wirtschaft in den Ballungsräumen konzentriert. Diese dehnten sich im Verhältnis zum übrigen Bundesgebiet nur relativ wenig, zu ihrer eigenen Ausgangslage dagegen recht kräftig aus. Innerhalb der Ballungsräume beobachten wir Umschichtungsprozesse. Die Industrie, der Wohnungsbau und neuerdings auch der Handel gehen an die Ränder der alten Ballungsgrenzen. In den Ballungsräumen selbst wirken also unter dem Einfluß des Wirtschaftswachstums zentrifugale Kräfte, die an den Rändern vielfach zu ungeordneten Entwicklungen führten (Zersiedlung der Landschaft).

4. Mit Mitteln der Raumordnung und gezielter Regionalpolitik ist versucht worden, diese Entwicklung zu verlangsamen. Die spezielle Förderung wirtschaftlich zurückgebliebener Gebiete (Emsland-Programm), der Ausgleich besonderer wirtschaftlicher Nachteile (Förderungsprogramme für die Zonenrandgebiete) sowie ein Programm zum Ausbau zentraler Orte als Auffanggebiete für weitere Abwanderung vom Land haben durchaus Erfolge zeitigen können. Dennoch bleibt die überragende wirtschaftliche Kraft der Ballungsgebiete absolut unberührt, und sie verlangt nach infrastrukturellen Konzeptionen, die politisches Wollen und wirtschaftliche Gegebenheiten zu durchsetzbarem Handeln verknüpfen.

5. Die weitere Bevölkerungsentwicklung gibt nach dem jetzt erreichten und vorhersehbaren Bevölkerungsverhalten wenig Anlaß zu expansiver Infrastrukturpolitik. Neue Mitbürger mit einem vorhandenen Standard auszurüsten

ist nicht das entscheidende Problem. Die rasch wachsende Infrastrukturnachfrage begründet sich aus steigender nationaler und internationaler Arbeitsteilung (Verkehrswege, Flughäfen, Seehäfen), aus steigendem Einkommen (Individualverkehr, Wohnungen), steigender Freizeit (Individualverkehr, Sporteinrichtungen, Naherholungsgebiete), längerem Urlaub (Hotels, Verkehrsmittel) und höherer Lebenserwartung (Krankenhäuser, Seniorenwohnsitze, Altersheime, Altenpflegeheime).

6. Mit dem wirtschaftlichen Wachstum steigt die Nachfrage speziell nach Verkehrsleistungen insgesamt zwar nur knapp durchschnittlich an. Dieser Durchschnitt verdeckt aber den relativen, z. T. auch absoluten Rückgang der Nachfrage nach Massenguttransporten (Kohle, Erz, Düngemittel, landwirtschaftliche Massengüter) und den relativen Anstieg der Nachfrage nach hochqualifizierten Transporten (Pkw, Lkw, Luftverkehr, Containerverkehr, Eisenbahnschnellverkehr).

7. Dieser im Anstieg der Verkehrsnachfrage zu bewältigende Strukturwandel der Nachfrage hat das Angebot an Verkehrswegen vor allem im Bereich des Straßenverkehrs in Ballungs- und Verdichtungsräumen, auf den Verbindungen zwischen ihnen und von den Verdichtungsräumen zu den Naherholungsgebieten rasch hinter der wachsenden Nachfrage zurückbleiben lassen.

8. Nach unzulänglichen, mehr punktuellen Ansätzen bemüht sich die Bundesfernstraßenplanung seit Beginn der 60er Jahre verstärkt um langfristige Ausbaupläne, die den bestehenden und kommenden Anforderungen des Individual- und Wirtschaftsverkehrs Rechnung tragen sollen. Neben dem inzwischen fast abgeschlossenen ersten Ausbauplan für die Bundesfernstraßen ist hier vor allem der 2. Ausbauplan 1971–1985 anzuführen, der, nach Dringlichkeitsstufen geordnet, die erkennbare Nachfrage von Konsumenten und Wirtschaft und die erwartete finanzielle Leistungsfähigkeit des Staates in Übereinstimmung zu bringen sucht.

9. Im Rahmen dieser Planung konnten Interdependenzen zwischen den Verkehrsträgern durch mögliche oder beeinflusste Nachfrageverschiebung nicht berücksichtigt werden. Das gleiche gilt für vorhandene Interdependenzen bei der Beanspruchung knapper Ressourcen (Steuermittel, Boden, Baukapazitäten). Ebenso gibt es kein gesellschaftliches Gesamtkonzept, von dem das vorliegende Straßenbauprogramm ein integrierter Teil zu sein hätte. Ein solches Gesamtkonzept müßte Grundentscheidungen über Ausmaß und Zusammensetzung des Wirtschaftswachstums, der Umweltbe- und -entlastung, der Einkommensentwicklung und -verteilung, des Ausmaßes der internationalen Arbeitsteilung und viele andere mehr enthalten und in deren abgestimmtem Geflecht die Verkehrsplanung einordnen. Dabei wären gegebenenfalls grundsätzliche Entscheidungen über das weitere Wachstum des Individualverkehrs, das Verhältnis von öffentlichem und Individualverkehr vor allem in den Ballungsräumen sowie von Luft- und Landverkehr bei Mittel- und Fernstrecken zu treffen. Gleiches gilt für das Verhältnis des weiteren Ausbaus von Wasserwegen und Eisenbahnstrecken sowie von Flug- und Seehäfen.

10. Fehlt es auf der einen Seite an derartigen abgestimmten Grundentscheidungen, braucht deshalb nicht auf Teilplanungen verzichtet zu werden. Im Gegenteil. Bei beson-

\* Kurzreferat vor dem Deutschen Rat für Landespflege am 17. Februar 1972.

ders großer Diskrepanz von Angebot und Nachfrage an Infrastruktur wie sie im Bereich des Straßenverkehrs vorliegt, können auch zunächst isolierte, im wesentlichen auf einen Verkehrsträger bezogene Planungen eine durchgreifende Verbesserung der Effizienz der aufgewendeten staatlichen Mittel herbeiführen. Dies zeigt sich u. a. darin, daß der 1. Fünfjahresplan des Ausbauprogramms sich nicht voll nach den neu gewonnenen Kriterien ausrichten läßt, weil sonst der Übergang vom abgelaufenen Vierjahresplan zu diskontinuierlich geworden wäre.

11. Der Ausbau des Bundesfernstraßennetzes wird wegen der finanziellen Restriktionen bis 1985 kaum über die Vorhaben der 1. Dringlichkeitsstufe hinausgehen können. In deren Rahmen führt der Aus- bzw. Neubau der hierin aufgenommenen Autobahnen und Fernstraßen zu beachtlichen volkswirtschaftlichen Vorteilen, denn

a) die Verknüpfung der Ballungsgebiete wird direkter und stärker, ihre Erreichbarkeit untereinander auf der Straße wird verbessert.

b) die Verknüpfung der dazwischenliegenden geringer besiedelten Gebiete mit den Verdichtungsräumen wird wesentlich verstärkt, die wirtschaftlichen Voraussetzungen einer Dezentralisierung im Zuwachs werden verbessert.

c) der gewerbliche Verkehr wird verbilligt und beschleunigt, mehr Gebiete verbessern ihre ökonomische Erreichbarkeit und vergrößern damit die wirtschaftlichen Voraussetzungen für eine ausgeglichene Entwicklung. Neue Erholungsgebiete werden erschlossen, vorhandene in kürzerer Zeit erreichbar. Das Naherholungsgebiet um die Ballungsräume dehnt sich aus, die unerwünschten Nebenwirkungen steigender Inanspruchnahme lassen sich reduzieren, vorgegebene Standards für Grenzwerte der Umweltbelastung werden leichter erreichbar.

d) es darf nicht nur als Nachteil angesehen werden, daß bis 1985 nur Maßnahmen der 1. Dringlichkeitsstufe zum Zuge kommen und selbst diese für den 2. und 3. Fünfjahresplan noch rangierbar sind. Der neu eingestellte Verbindungs-, Erschließungs- und Ausbaubedarf ist z. T. recht großzügig bemessen worden. In manchen Fällen mag eine auch langfristige Hinnahme nicht ganz den Straßenbaurichtlinien entsprechender Querschnitte sowie die Erschließung durch zügig trassierte zweizügige Straßen an Stelle langfristig nur relativ schwach frequentierter Autobahnen den Finanzbedarf erheblich reduzieren bei nur relativ bescheidenen Einbußen an volkswirtschaftlichem Nutzen. Gerade hierzu kann die Einbettung des Ausbauplans 1971/85 in ein Bundesverkehrsprogramm Beiträge leisten.

e) die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen hält sich in Grenzen und bleibt um ein Vielfaches hinter der gleichzeitig möglichen Aufforstung von aus der Bewirtschaftung genommenen landwirtschaftlichen Flächen zurück. Gerade die ständig steigende Leistungsfähigkeit verbleibender landwirtschaftlicher Flächen sowie die stärkere Verlagerung der Nachfrage nach Nahrungsmitteln auf EWG-Europa sollten als gesellschaftliche Chance betrachtet werden, die notwendigen Eingriffe in die Landschaft auf Grund der Verkehrsbauten durch gleichlaufende, staatlich unterstützte und gegebenenfalls auch aus Straßenbaumitteln gespeiste „Erzeugung von Landschaft“ zu kompensieren<sup>1</sup>. In diesem Sinne bleibt der vorliegende Ausbauplan für die Bundesfernstraßen zwar noch unvollkommen, aber jederzeit ergänzungsfähig. Insgesamt betrachtet zeigt sich wiederum, daß die Auswirkungen wirtschaftlichen

Wachstums nicht nur, wie neuerdings häufig, auf ihre negativen Auswirkungen hin allein gemessen werden dürfen. Sie enthalten ebenso zahlreiche Chancen für gesellschaftliche Fortschritte. Es gilt also, im Rahmen gesamtbezogener politischer Entscheidungen die Nachteile des Wirtschaftswachstums zu mindern und die Vorteile zu vergrößern.

12. Die vorliegende Straßenplanung kann daher nur als erster Schritt betrachtet werden. Infolge des großen Nachholbedarfs, der unter allen erkennbaren Werthaltungen wird gedeckt werden müssen, sind die Mängel dieser Planung, nämlich mangelnde Koordination im Bereich des Verkehrs und mangelnde Einbettung in gesamtgesellschaftliche Entscheidungen, nicht durchschlagend. Nach den Auswertungen der Bestandsentwicklung der letzten Jahre werden die bis 1985 auf 20 Mio. Pkw geschätzten Bestände in der BRD um 10 v. H. nach oben revidiert werden müssen, während der reale Straßenbau, durch die Preissteigerungen verursacht, zwischen 1969 und 1972 praktisch stagnierte.

13. Die im Straßeninvestitionsbereich am stärksten vorgepreschte und am detailliertesten ausgearbeitete Planung zwingt zu ergänzenden verkehrspolitischen, wirtschaftspolitischen und gesellschaftspolitischen Planungen und Entscheidungen. Im Verkehrsbereich liegt der nächste Schritt in der koordinierten Planung der Fachabteilungen. Neue Nahverkehrssysteme und der künftige Schienenschnellverkehr müssen in ihren Auswirkungen auf den Luftverkehr, aber auch auf den künftigen Zuwachs im Straßenverkehr, analysiert werden.

14. Aber ob es um neue Nahverkehrssysteme geht, die heute geplant werden, oder um das in technischer Entwicklung befindliche Schienenschnellverkehrssystem, es sind Entwicklungen, die frühestens nach 1985, also nach dem Abschluß des Straßenbauprogramms 1971/85 wirksam werden können. Sie dürften auch nach allem, was wir erkennen können, keinen absoluten Rückgang des Individualverkehrs im Gefolge haben, sondern bestensfalls eine Verlagerung der Zuwachsraten. Hierüber rechtzeitig die richtigen Entscheidungen zu treffen, bleibt im Rahmen der oben für erforderlich gehaltenen gesamtwirtschaftlichen und gesellschaftlichen Planungen genügend Zeit, ohne daß die jetzt auf Grund des Straßenbauprogramms laufenden und zukünftig anlaufenden Straßeninvestitionen von diesen späteren Entscheidungen negativ betroffen werden, mag auch die eine oder andere Priorität später – rückwirkend betrachtet – anders aussehen. Dabei muß betont werden, daß die für das jetzige Programm aufgestellte Prioritätenliste von den wirtschaftlichen Erfordernissen erheblich durch politische Kompromisse abgelenkt worden ist.

15. Auch ein Bundesverkehrswegeplan, dessen erste Stufe z. Z. bearbeitet wird, darf in seiner Auswirkung auf den Ausbauplan nicht überschätzt werden. Immerhin „koordiniert“ er die Planungen in den Einzelbereichen Straße, Eisenbahn, Wasserstraße und Luftverkehr zunächst nur insoweit, als diese vergleichbar gemacht werden. Eine nächste Stufe, die Prioritätsordnung zwischen und nicht innerhalb der Verkehrsbereiche, liegt noch in weiter Ferne und würde immer noch der Einbettung in noch größere Zusammenhänge entbehren (Prioritäten zwischen Verkehr, Bildung, Wohnungsversorgung, Gesundheit, u. a. m).

16. Bei der relevanten Einschätzung der Auswirkungen des Bundesverkehrswegeplanes darf auch die Ausklammerung der Investitionen der Länder und Gemeinden nicht übersehen werden, die zumindest in den Ballungsräumen schon überregionale Bedeutung haben oder gewinnen können. Daher muß sich die Verkehrswegeplanung von der historisch überkommenen Baulasträgerschaft zu lösen suchen und die zahlreichen Komplementaritäts- und Substitutionsbeziehungen zwischen den Fern-, Regional- und Ortswegenetzen in die Verkehrswegeplanung einbeziehen. Der 1971

<sup>1</sup> Von 1950–1970 wurden ca. 2,5 v. H. der Staatsfläche neu bebaut, knapp die Hälfte mit Verkehrsflächen. Die Freisetzung landwirtschaftlicher Flächen ist erheblich höher, so daß die Auswirkungen der Eingriffe in die Landschaft verringert werden können.

gegründete Arbeitskreis „Gesamtverkehrswegeplanung“ des Gemeinsamen Ausschusses des Bundes, der Länder und der Kommunalen Spitzenverbände zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden bildet immerhin ein sichtbares Anzeichen für das Bemühen der Planungsträger, die Mängel der bisherigen isolierten Planung zu überwinden.

17. Alles dies spricht nicht gegen das Vorpreschen des Bundes, ein langfristiges, mit den übrigen Verkehrsbereichen und den nachfolgenden Baulastträgern nicht, zumindest nicht voll abgestimmtes Straßenbauprogramm vorzulegen und nach ihm zu handeln. Immerhin waren 1970 im Straßenverkehr (Wege und Fahrzeuge) 220 Mrd. DM investiert, bei der Bundesbahn ca. 60 Mrd. DM, in der Binnenschifffahrt (Häfen, Kanäle, Fahrzeuge) rd. 20 Mrd. DM, im Luftverkehr 5 Mrd. und in die Pipelines 2 Mrd. DM. Diese Bestandsstruktur gibt die Größenordnungen und die Planungsrelevanz an. Sind doch im Bundesfernstraßenprogramm bis 1985 mit rd. 80 Mrd. DM Investitionen vorgesehen, die insgesamt als Zuwachs zum Straßenbestand den Wert der zusammen bei den beiden nächsten Verkehrsbereichen 1970 bereits investierten Beträge Bundesbahn und Binnenschifffahrt erreichen, wohlgernekt einschließlich der Haltepunkte und Fahrzeuge.

18. Wird unter Verkehrswegeplanung der Versuch verstanden, die künftigen Investitionen im Bereich des Verkehrs rational zu gestalten, so schlägt der Bundesverkehrswegeplan eine erste, aber bedeutende Bresche in die Zufälligkeiten bisheriger Ansätze. Er bietet die Chance, die speziell erhobenen Deckungsmittel rationeller einzusetzen, den Bedürfnissen der Verkehrsnachfrager und der Gesellschaft besser zu entsprechen. Gleichzeitig gibt der Plan die Möglichkeit, Utopien in extremen Vorstellungen begegnen zu können. Mögen sie auf der einen Seite darin liegen, die Straßeninvestitionen scharf zu drosseln, der Fehlbedarf wäre dann nur über strenge Reglementierungen zu decken, oder auf der anderen Seite in Forderungen ausufern, genügend Kapazität auch für den Fall bereitzustellen, daß in der Bundesrepublik und wichtigen Nachbarländern gleichzeitig in den „Urlaub gefahren“, dessen Beginn auf ein Wochenende gelegt und vom Naherholungsverkehr überlagert wird. Hier helfen keine Investitionen, auch nicht die des Ausbauplanes 1971–85, hier helfen nur vermehrte Einsicht, Erziehung und Organisation, z. B. durch vermehrten Einsatz von großräumigen, verkehrslenkenden Maßnahmen.

19. Wachsende räumliche Verflechtung, zunehmende Verstädterung, wachsende Ansprüche der Bevölkerung und der Wirtschaft an Quantität und Qualität der Infrastruktur und Freihaltung von Regenerationsräumen lassen sich nur durch leistungsfähige Bandstrukturen mit darauf aufgereihten, flächenabdeckenden Zentren gleichzeitig realisieren. Die Schaffung „gleichwertiger Lebensbedingungen“ im Bundesgebiet ist nur dadurch erreichbar, daß bei

weiterer Konzentration der Bevölkerung 80 v. H. diese in direkter Teilhabe erreichen, während der Rest diese Versorgung innerhalb einer Einstundenanfahrt vorfindet. Gerade ein hierauf ausgerichteter Straßenbau kann dazu beitragen, Siedlungsstruktur und Landschaft so fortzuentwickeln, daß ein besserer Ausgleich zwischen den Nutzungsanforderungen der Gesellschaft und der Belastbarkeit von Natur und Landschaft erreicht wird. Neue Straßen im Randbereich von Verdichtungsräumen vermögen zusammen mit Nahverkehrseinrichtungen zu ordnen, außerhalb der Verdichtungsräume erfüllen sie neben den Verbindungs- vor allem Erschließungsfunktionen.

20. Bei übersehbarem „Endstand der Motorisierung“, zumindest einem starken Umbruch der Zuwachsraten<sup>2</sup> und heraufkommenden neuen umweltfreundlichen und überaus leistungsfähigen technischen Lösungen für den Mittelstrecken- und Fernverkehr kommt es offensichtlich darauf an, die Infrastrukturlücke für den komparativ stärksten Teil des Kraftfahrzeugverkehrs zu schließen: den Mittelstreckenverkehr von Haus zu Haus und den gestreuten Nahverkehr in der Fläche. Für den Knotenpunktverkehr auf mittlere und große Entfernungen und für den konzentrierten Nahverkehr würden mit der Nachfrage mithaltende Infrastruktursysteme im Bereich des Straßenbaues viel zu aufwendig. Hier können nach 1975 im Rahmen umfassender Planungen des gesamten Verkehrssektor unter Einbettung in gesamtgesellschaftliche Grundentscheidungen neue Prioritäten gesetzt, neue Proportionen zwischen öffentlichem und privatem Verkehr mit Zielrichtung 1985–2000 eingeführt werden, ohne daß die zwischenzeitlich ausgeweitete Straßeninfrastruktur ihre Bedeutung verliert. Die allgemeine Wirtschaftsentwicklung löst sich nach 1985 vielmehr stärker von der Straßenentwicklung ab. Bis dahin wird aber längst das Straßenbauprogramm in ein umfassenderes Bundesverkehrswegeprogramm aufgegangen sein, das nach dem Stand der Vorarbeiten etwa ab 1975 den generellen Rahmen für die weitere Infrastrukturentwicklung im Bereich des Verkehrs zu setzen vermag. Sieht man daher im 2. Straßenbauprogramm ein Instrument zur Auffüllung einer ständig dringlicher werdenden Investitionslücke, ein Programm, das dem Kraftverkehr Raum gibt, ohne ihn zu Lasten künftiger Verkehrssysteme ausufern zu lassen, kurz ein Programm für einen wesentlichen Teil des Verkehrs auf Zeit und nicht ein Bedarfsdeckungsprogramm für einen nicht erreichbaren planerischen Endzustand, wird man seiner Bedeutung gerecht, ohne diese zu überschätzen.

<sup>2</sup> Der Ausbauplan für die Bundesfernstraßen geht von einer „Sättigungsgrenze“ von 300 Pkw/1000 EW in Anlehnung an die Shell-Prognose für 1990 aus. Diese Annahmen dürften mit Sicherheit zu niedrig gesetzt sein. In den USA werden bereits Dichten von 500 Pkw/1000 EW erreicht und bis 650 Pkw/1000 EW erwartet.

## Thesen für ein Umdenken in der verkehrlichen Infrastrukturplanung \*

### A) Thesen:

1. Die enorme Zunahme des Kraft- und des Luftverkehrs ist lebensfeindlich; denn

diese Verkehrszweige sind ganz besonders energie-, lärm-, raumaufwendig und luftbelastend, der Kraftverkehr ist außerdem sehr unfallträchtig.

2. Das Schwergewicht der künftigen Verkehrsentwicklung muß deshalb im Gegensatz zu dem, was die bisherige Verkehrspolitik erstrebt, auf dem Schienenverkehr liegen. Dieser ist besonders umweltschonend.

3. Der Ausbau der herkömmlichen Eisenbahn und neue Techniken des Schienenverkehrs (Hochleistungsschnellbahn) sind geeignet, den Luftverkehr auf mittleren und kürzeren Entfernungen weithin und den Kraftverkehr zu einem Teil zu ersetzen.

4. Bis jetzt werden in der Bundesrepublik nebeneinander betrieben:

ein riesiger Ausbau des Autobahnnetzes,

die Verbesserung des Hauptnetzes der Eisenbahn und die Entwicklung einer Hochleistungsschnellbahn,

die Entwicklung von Großflugzeugen für den Verkehr auf mittleren und kürzeren Strecken sowie der Bau neuer großer Verkehrsflughäfen.

Wir können es uns jedoch nicht leisten, enorme Beträge für die Fortentwicklung von dreierlei Verkehrsarten auszugeben, die vornehmlich dazu bestimmt sind, dieselben Knotenpunkte zu bedienen.

### B) Begründung

Das Anwachsen des Verkehrs schafft Notstände, die seine dienende Rolle mehr und mehr in eine andere Lebensgebiete beherrschende Rolle verwandeln. Diese Notstände bestehen vor allem

- in der Unfallträchtigkeit des Straßenverkehrs,
- in der gegenseitigen Behinderung im Straßen- wie im Luftverkehr,
- in der Störung der Funktionsfähigkeit großer wie kleiner Städte als Wohn-, Geschäfts-, Kultur- und Verwaltungszentren sowie
- in der hohen Umweltbelastung durch Verkehrsmittel.

Diese Erscheinungen sind nur zum Teil auf Entscheidungen der Unternehmungen und Haushalte zurückzuführen, die unbeeinflußt von der öffentlichen Hand getroffen werden. Zum Teil sind sie einer Verkehrspolitik zuzuschreiben, die glaubte, auf wettbewerbspolitische und betriebswirtschaftliche „Patentrezepte“ vertrauen zu können.

Das Anwachsen des Verkehrs und das dabei zu beobachtende überdurchschnittliche Wachstum des Kraftverkehrs und der Luftfahrt stellt uns insbesondere auf den Gebieten

der Schutzpolitik,

der Siedlungswirtschaft und

der Verkehrswirtschaft

vor neuartige Probleme. Diesen ist, wie die stetige Verschärfung der Verkehrsnotstände zeigt, mit den herkömmlichen, vornehmlich oder ausschließlich auf den Wettbewerb zwischen den Verkehrsbetrieben und Verkehrszweigen gerichteten verkehrspolitischen Bemühungen nicht mehr beizukommen.

Die schutzpolitischen Probleme des modernen Verkehrs sind dreifacher Natur:

a) Im Vordergrund des öffentlichen Interesses steht seit allerneuestem der Raubbau an den natürlichen Hilfsquellen, zu dem der Verkehr schon seit langem in ganz erheblichem und nicht zu verantwortendem Maße beigetragen hat. Der Kraftverkehr ist raum-, energieaufwendig, abgasintensiv und – wenigstens solange er mit Verbrennungsmotoren betrieben wird – sauerstoffaufwendig, um nur seine wichtigsten Umweltbelastungen aufzuzählen. Die beiden letztgenannten Eigenschaften besitzt auch der Luftverkehr, und zwar in noch stärkerem Maße als der Kraftverkehr. Wenn der Luftverkehr auch nicht generell als raumaufwendig gekennzeichnet werden darf, so ist er es doch insofern in spezieller Weise, als er bislang großstadt-nahe Flughäfen beansprucht.

Die Raumaufwendigkeit des modernen Verkehrs ist in mehrerlei Hinsicht bedenklich. Erstens schafft sie siedlungswirtschaftliche Probleme, zweitens erfordert sie vielfach eine Verletzung hoher individueller und gesellschaftlicher Werte und drittens stößt sie in dichtbesiedelten Ländern wie dem unseren viel eher an die Grenzen des Bodenvorrats als z. B. in den USA, wo die totale Automobilisierung vorexerziert wurde und trotz der viel geringeren durchschnittlichen Siedlungsdichte zu unlösbaren Schwierigkeiten führte.

Was die Energieaufwendigkeit betrifft, so ist sie zumindest so lange bedenklich, wie die Motoren direkt oder indirekt (über die Erzeugung elektrischer Energie) unersetzliche Bodenschätze, nämlich Kohle und Erdöl, verbrauchen, die als Energieträger vielleicht durch Kernbrennstoffe ersetzt werden können, aber unentbehrliche Rohstoffgrundlage der chemischen Industrie bleiben.

Was die Luftverunreinigung angeht, so läßt sich die Aufgabe der Abgasentgiftung vermutlich hinreichend lösen. Dessen ungeachtet bestehen die örtlichen Luftbelastungen nicht nur in Verunreinigungen, sondern auch vielfach in einem starken vorübergehenden Sauerstoffmangel. Darüber hinaus ist zu beachten, daß sich der globale Sauerstoffverbrauch den Grenzen der Regenerationsmöglichkeiten dieses lebensnotwendigen Stoffes nähert.

b) Die jüngstens in der Öffentlichkeit immer stärker erörterte, wenn auch noch kaum geübte Sorge um die natürlichen Hilfsquellen gilt vor allem künftigen Generationen. Ebenso wichtig wäre der Kampf gegen den derzeitigen Unfallnotstand auf den Straßen, der bisher nur mit unzulänglichen Mitteln geführt und von den Publikationsorganen sehr vernachlässigt wird. Welche Menschenopfer der moderne Straßenverkehr fordert, verdeutlichen diese Zahlen: Damit 30 Menschen etwa 30 Jahre lang ein Kraftfahrzeug führen können, müssen, bei Zugrundelegung der gegenwärtigen Unfallhäufigkeit, ein Mensch sterben, neun Menschen schwere und neunzehn leichte Verletzungen erleiden.

Die Verkehrsunfälle vernichten menschliches Leben und menschliche Lebenschancen. Sie werden sich nicht völlig vermeiden lassen, da es weder perfekte Fahrzeugführer

\* Kurzreferat vor dem Deutschen Rat für Landespflege am 17. Februar 1972; Erstabdruck des Hauptinhaltes unter dem Titel: „Der Verkehr, der Einzelne und die Gesellschaft“, in: Analysen zur Unternehmenstheorie, Festgabe für L. L. Ietschko zum 70. Geburtstag, hrsg. von K. Lechner, Berlin 1972, S. 221–236.

noch perfekte Techniken geben wird. In einem humanitären Staatswesen sollte jedoch die Zahl der Verkehrsunfälle drastisch reduziert werden.

Der moderne Verkehr ist, ganz allgemein betrachtet, deshalb besonders unfallträchtig, weil er in besonders hohem Maße Umgang mit gefährlicher Kraft verlangt. Im Straßenwie im Luftverkehr kommt hinzu, daß sich die Verkehrsteilnehmer stellen- und zeitweise gegenseitig behindern. Dadurch werden weitere Gefahrenquellen geschaffen. Der Straßenverkehr ist darüber hinaus noch durch zwei besondere Gefahren gekennzeichnet, die in anderen Verkehrszweigen nahezu fehlen. Einmal nehmen am motorisierten Straßenverkehr sehr viele Menschen aktiv teil, die eigentlich nicht zur Führung eines Fahrzeugs geeignet sind. Zum anderen muß im Straßenverkehr mit sehr vielen nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern gerechnet werden, die seinen heutigen Anforderungen nur unzureichend gewachsen sind (alte Leute, Kinder), die aber aus humanitären Gründen keineswegs mehr und mehr aus ihm ausgeschlossen werden dürfen.

c) Die Raumaufwendigkeit des modernen Straßenverkehrs und die Erweiterungsbedürfnisse der Flughafenwirtschaft in Großstadtnähe führen dazu, daß die heutige Verkehrsentwicklung in zunehmendem Maße weitere hohe individuelle und gesellschaftliche Werte vernichtet oder beeinträchtigt. Es sind dies Eigentumsrechte, Rechte auf Heimat am angestammten oder freigewählten Wohnort und historisch gewachsene soziale Strukturen (Gemeinden, Stadtteile, Nachbarschaften).

In siedlungswirtschaftlicher Hinsicht stellt uns der moderne Verkehr hauptsächlich vor zweierlei Probleme: a) Die Funktionsfähigkeit unserer Städte als Wohn-, Geschäfts-, Kultur- und Verwaltungszentren nimmt laufend ab. Dahin führen:

der allgemein zunehmende Verkehrsumfang,

das Wachstum der kleinen wie der großen städtischen Siedlungen und

die Zunahme des Anteils des raumaufwendigen Kraftverkehrs am Gesamtverkehr.

In den kleinen wie in den großen Zentren wird immer mehr verkehrserzeugende Fläche in verkehrstragende Fläche verwandelt. Wir stehen vor der Wahl, unsere historisch gewachsenen Zentren aufzugeben und durch flächige, kernlose, automobilgerechte städtische Siedlungen zu ersetzen oder der Entkernung der Städte Einhalt zu gebieten.

Sollte die Wahl zugunsten der automobilgerechten Stadt ausgehen, so wäre in unseren räumlich beengten Verhältnissen zu erwarten, daß diese nur angestrebt, aber nicht erreicht werden kann. Weiterhin wäre zu berücksichtigen, daß die Entscheidung für die automobilgerechte Stadt nicht mit einer für die Bekämpfung des Unfallnotstandes auf den Straßen notwendigen Verschärfung der Zulassungsbedingungen zum individuellen Kraftverkehr zu vereinbaren wäre. Schließlich würde die Entscheidung für die automobilgerechte Stadt die verkehrliche Freizügigkeit großer Bevölkerungsschichten noch viel stärker beeinträchtigen, als das der bisherige Automobilisierungsgrad ohnehin schon bewirkt.

b) Der individuelle Kraftverkehr begünstigt die Zunahme von Streusiedlungen. Diese haben nur relativ geringe Anschlußwerte für die Erschließungseinrichtungen (Versorgung, Entsorgung, Verkehr). Insbesondere entstehen immer mehr Siedlungsflächen, die es wegen ihrer geringen „Tragfähigkeit“ nicht gestatten, sie sinnvoll mit akzeptablem öffentlichem Verkehr zu bedienen.

Außer vor große schutzpolitische und siedlungswirtschaftliche Probleme stellt uns die derzeitige Verkehrsentwicklung auch vor ein verkehrswirtschaftliches

Paradoxon, das dringend der bisher kaum stattfindenden Beachtung bedarf: Während die Automobilisierung die verkehrliche Freizügigkeit im Prinzip, nämlich abgesehen von der zunehmenden gegenseitigen Behinderung im Straßenverkehr für die von ihr erfaßten Bevölkerungsschichten unmittelbar ganz außerordentlich vergrößert hat, hat sie dieses Grundbedürfnis des modernen Menschen für andere Bevölkerungsschichten unmittelbar ganz wesentlich beschnitten.

Bei den Betroffenen handelt es sich um diejenigen, deren verkehrliche Freizügigkeit allein oder vornehmlich von dem Ausmaß der öffentlichen Verkehrsbedienung abhängt, die also nicht fähig sind, von dieser zum individuellen Kraftverkehr abzuwandern. Es sind dies

- die alten Menschen und die Kinder,
- die Personen der anderen Altersgruppen, die wegen mangelnder Eignung nicht zum Führen eines Kraftfahrzeuges zugelassen werden,
- die privaten Haushalte, die sich kein Kraftfahrzeug leisten können.

Die Schicht der alten Menschen nimmt infolge der medizinischen und medizinisch-technischen Fortschritte laufend zu. Diese vermögen zwar das Leben zu verlängern, sehr häufig aber nicht die volle oder die für die Teilnahme am individuellen Kraftverkehr notwendige Leistungsfähigkeit zu erhalten. Die Schicht der wegen mangelnder Eignung von der aktiven Teilnahme am individuellen Kraftverkehr auszuschließenden Personen anderer Altersgruppen wird sich beträchtlich vergrößern, wenn mit der Bekämpfung des Unfallnotstandes auf den Straßen Ernst gemacht werden soll.

Sollen die schutzpolitischen siedlungswirtschaftlichen und verkehrswirtschaftlichen Probleme gelöst werden, welche uns die moderne Verkehrsentwicklung bereitet, so wird es nötig sein, individuelle Freiheitsspielräume für bestimmte Gruppen von Verkehrsteilnehmern zu begrenzen. Bei diesen Gruppen ist nicht nur an die Kraftfahrer zu denken, obgleich heute die Probleme im Vordergrund stehen müssen, die uns die Tendenz zur totalen Automobilisierung bereitet. Schon in naher Zukunft wird es vielleicht auch erforderlich sein, über eine Begrenzung der gegenwärtigen individuellen Freiheitsspielräume im privaten Luftverkehr nachzudenken.

In welchem Maße es zweckmäßig sein kann, individuelle Freiheitsspielräume von Verkehrsteilnehmern zu verringern, muß auf Grund ihres Vergleichs mit anderen hohen individuellen und gesellschaftlichen Werten festgestellt werden. Da Werte miteinander zu vergleichen sind, können keine wissenschaftlichen Kalkulationen angestellt werden, die uns der politischen Entscheidung entheben. Vielmehr müssen gerade auf Werthaltung beruhende politische Entschlüsse gefällt werden. Das heißt, der handelnde Politiker muß sich selbst zu bestimmten Werten bekennen und darf nicht auf mehr oder weniger wissenschaftliche Gutachten ausweichen.

In einer freiheitlichen, individualistischen Gesellschaft versteht es sich von selbst, daß Einschränkungen der individuellen Freizügigkeit weder ideologischer Selbstzweck noch Mittel zur Stärkung der Staatsmacht sein dürfen. Vielmehr wird von diesen beiden Erkenntnissen auszugehen sein: Die Freiheitsspielräume verschiedener Individuen konkurrieren teilweise miteinander, und sie müssen insoweit geordnet werden. Der ordnende Eingriff wird zumeist um so milder sein können, je weniger es durch sein Hinauschieben zu Problemverschärfungen kommt (Vorteilhaftigkeit der prophylaktischen, Nachteilhaftigkeit der sanierenden Ordnungsmaßnahme).

Für die Lösung der anstehenden Probleme sind grundsätzlich zweierlei sehr verschiedenartige Methoden der

Einflußnahme auf das individuelle Verhalten anwendbar:

- das Verändern staatlich gesetzter Orientierungsgrößen der privaten Entscheidung (Beeinflussung) sowie
- das Erlassen von Geboten und Verboten (Ausüben von Zwang).

Beide Methoden können einander von der Zweckmäßigkeit her nicht gänzlich, sondern nur innerhalb bestimmter, nicht allgemein festlegbarer Grenzen, ersetzen. Die Grenzen hängen teils von Werthaltungen und auf diesen beruhenden Zielentscheidungen, teils von den jeweils zu gewärtigenden Reaktionen der Angesprochenen ab.

Die Möglichkeiten der Beeinflussung sind darauf gerichtet, über die Entscheidung Einzelner, Massenerscheinungen zu verändern. Die Wahrnehmung solcher Möglichkeiten soll also abwehren oder anreizen, etwas zu tun, was im Entscheidungsspielraum des einzelnen liegt. Sie sind vor allem finanzpolitischer oder investitionspolitischer Natur.

a) In finanzpolitischer Hinsicht wäre angesichts der gegenwärtigen Verkehrsnotstände erstens zu erwägen, ob und inwieweit die gesellschaftlichen Kosten des individuellen Kraftverkehrs in private verwandelt werden sollen. Dies könnte teilweise durch schutzpolitisch begründete Gebote und Verbote geschehen, die dafür sorgen, die von Verkehrsmitteln verursachte Umweltbelastung mittels Anwendung geeigneter Techniken zu verringern. Teilweise lassen sich die gesellschaftlichen Kosten jedoch nur über höhere Belastungen von Verkehrsteilnehmern mit Steuern oder Benutzungsgebühren in private Kosten umformen. Das gilt etwa für die siedlungswirtschaftlichen Kosten, die raumaufwendiger Verkehr verursacht.

Zweitens müßte erwogen werden, von der immer wieder geforderten strengen Zweckbindung von Verkehrsabgaben (Kraftfahrzeugsteuer, Mineralölsteuer), ebenso abzusehen wie davon, die Benutzungsgebühren nach oben durch die Kosten der benutzten Einrichtung zu begrenzen. Gegen die Zweckbindung spricht der Beeinflussungszweck der steuerlichen Belastung von Verkehrsteilnehmern. Dieser Beeinflussung vermag im Falle des individuellen Verkehrs eine hohe Belastung zu dienen, die auch durch verursachte oder zu gewärtigende gesellschaftliche Kosten gerechtfertigt sein kann. Sollen zu gewärtigende gesellschaftliche Kosten – wie der radikale Umbau unserer städtischen Siedlungen – vermieden werden, so ist es angezeigt, diese schon heute vorbeugend in den Abgaben zu berücksichtigen. Das ist aber nur sinnvoll bei fehlender Zweckbindung; denn sonst wird der abgabenpolitisch erzielte Abwehrerfolg mehr oder weniger durch investitionspolitische Anreize ausgeglichen, die etwa von einem, dank der hohen Abgaben ermöglichten, großzügigen Straßenausbau ausgehen können. Die Begrenzung der Benutzungsgebühren auf die jeweiligen Kosten, die beispielsweise von den Kommunalabgabengesetzen vorgeschrieben wird, sollte aufgehoben werden, da sie die Wahrnehmung gebührenpolitischer Beeinflussungsziele zu stark beschränkt. So ist es zweckmäßig, in den Stadtzentren statt kostenorientierter Parkgebühren, knappheitsorientierte zu verlangen, die vielerorts wesentlich über den vollen Kosten der Parkanlage liegen müßten.

Drittens sollte erwogen werden, den gesellschaftlichen Nutzen moralisch wie finanziell zu honorieren, den öffentlichen Verkehrsbetriebe stiften. Bisher fehlt es an beidem. Die öffentlichen Verkehrsbetriebe werden sogar auf Grund der vorherrschenden rein einzelwirtschaftlichen Betrachtungsweise als Verlust- oder Defizitbetriebe von vielen Publikationsorganen laufend heruntergesetzt, wovon unter anderem demoralisierende Wirkungen auf ihr Personal ausgehen. Die finanzielle Honorierung gesellschaftlichen

Nutzens würde der Umwandlung gesellschaftlicher Kosten in private entsprechen. Arten gesellschaftlichen Nutzens, den öffentliche Verkehrsbetriebe zu bewirken vermögen, sind beispielsweise: Beiträge zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit historisch gewachsener Städte, Beiträge zur Bekämpfung der sozialökonomischen Erosion des flachen Landes, Beiträge zur Reduzierung der Verkehrsunfälle, Beiträge zur Verringerung der Umweltbelastung, Beiträge zur Erhaltung individueller (privathaushaltswirtschaftlicher) Freiheitsspielräume. Gesellschaftlicher Nutzen kann auch von privaten Verkehrsteilnehmern gestiftet werden, wenn diese sich umweltschonender Verkehrsmittel bedienen. Deshalb wäre auch zu erwägen, die Wahl solcher Verkehrsmittel (etwa von Elektromobilen) zu prämiieren.

b) In investitionspolitischer Hinsicht müßte ebenso wie in finanzpolitischer Hinsicht umgedacht werden. Bisher sind die investitionspolitischen Ziele im Straßen-, Flughafen-, Binnenhafen- und Seehafenbau vor allem darauf gerichtet, die jeweiligen Kapazitäten an den Bedarf anzupassen. Daneben werden in begrenztem Maße auch raumwirtschaftliche Unterstützungsziele verfolgt und demgemäß Kapazitäten geschaffen, die – wenigstens vorerst – nicht voll ausgenutzt werden können. Anders verhält es sich bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben: Sie sind noch weithin auf die Eigenwirtschaftlichkeit verpflichtet und müssen ihr Angebot insoweit nach den Möglichkeiten richten, kostendeckende Erlöse zu erwirtschaften. Immerhin werden neuerdings schon einige Abstriche von dieser naiv verstandenen, rein einzelwirtschaftlich gesehenen Eigenwirtschaftlichkeit gemacht. So werden den öffentlichen Nahverkehrsbetrieben wenigstens in einigen Ballungszentren die Kosten jener Infrastrukturanlagen zugeschossen, die insbesondere wegen des Ausweichens vor dem Kraftverkehr auf eine zweite Ebene sehr teuer sind.

Sowohl das Bedarfsdeckungsprinzip des Straßen- und Hafenbaues als auch das Eigenwirtschaftlichkeitsprinzip des öffentlichen Verkehrs sind unbrauchbare Patentrezepte. Das Bedarfsdeckungsprinzip verführt dazu, den Bedarf nicht nach seiner Dringlichkeit zu gewichten, sondern nur zu summieren und dort zuerst zu befriedigen, wo er am größten ist. In einem humanitären Staatswesen sollte aber beispielsweise existentieller Bedarf (Verkehrsanschlußbedarf) dünnbesiedelter Gebiete Vorrang vor dem Luxusbedarf (Bequemlichkeitsbedarf) dichtbesiedelter Gebiete haben. Insoweit die Verkehrsinvestitionspolitik nach dem Bedarfsdeckungsprinzip gleichsam nur hinter dem Bedarf herläuft und ihn dabei möglicherweise – wie im Straßenbau – nicht einmal einigermaßen befriedigend zu decken vermag, vergibt die öffentliche Hand wichtige Möglichkeiten, verkehrs- und siedlungspolitische Lenkungsziele zu verfolgen. Dies wäre jedoch notwendig, wenn die am Anfang erwähnten Verkehrsnotstände mit Aussicht auf Erfolg angegangen werden sollen. Ein wichtiges Lenkungsziel wäre, die bevorzugten großen Ballungsgebiete mit ihren immer schwerer lösbar werdenden Problemen vom Zuwanderungsdruck zu entlasten. Zu diesem Zweck müßten andere Gebiete in siedlungswirtschaftlicher und damit unter anderem auch in verkehrlicher Hinsicht mittels staatlicher Förderung attraktiver gemacht werden. Dafür wären Vorleistungen in Gestalt von Verkehrsinvestitionen in jenen Räumen zu erbringen, die Ballungsgebiete entlasten sollen. Solche Verkehrsinvestitionen allein werden freilich keine Entlastung der Ballungsschwerpunkte bewirken. Sie müssen vielmehr von komplementären Maßnahmen auf vielen anderen Gebieten der öffentlichen Wirtschaft begleitet sein (Beispiele: Erwerbsförderung durch Industrieansiedlung, Bildungsinvestitionen, kulturelle Investitionen, Investitionen im Gesundheitswesen, Stärkung der Verwaltungskraft). Derartige koordinierte öffentliche Förderungsmaßnahmen können sich in ihren Wirkungen vervielfachen, solange der fragliche Raum noch lebensfähig genug ist, private An-

schlußinitiativen hervorzubringen. Sind allerdings Siedlungsräume erst einmal von der Landesplanung im Stich gelassen, so werden eben dieselben privaten Initiativkräfte zur progressiven Entleerung des Gebietes beitragen, das dann später nur noch mit überproportionalen öffentlichen Anstrengungen ökonomisch wieder tragfähig gemacht werden kann.

Für die beste Gestaltung des Leistungsangebotes öffentlicher Verkehrsbetriebe gibt es keinen brauchbaren finanzwirtschaftlichen Grundsatz. Weder das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit noch das der unentgeltlichen Verkehrsbedienung noch das der Zuschußfinanzierung von Infrastrukturanlagen sind geeignet. Derartige Grundsätze können ebenfalls zufällig einmal zu einer „Bestbedienung“ führen. In der Regel zwingen sie das Leistungsangebot in ein finanzwirtschaftliches Prokrustesbett mit der Folge, daß das sich ergebende Verkehrsangebot wichtigen Leistungs- und Lenkungszielen wie dem der Straßenentlastung oder dem der verkehrswirtschaftlichen Förderung zurückgebliebener Gebiete abträglich ist. Worauf bei der Führung öffentlicher Verkehrsbetriebe demgegenüber geachtet werden muß, sind die Reaktionen des Publikums auf die verschiedenen Eigenschaften des Leistungsangebotes (Fahrpreis, Werbung, Qualitätsmerkmale wie Sicherheit, Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Zugangsbequemlichkeit, Verkehrshäufigkeit, Bequemlichkeit der Unterbringung im Fahrzeug, komplementäre Dienste wie Gepäckbeförderung oder Bewirtung). Diese Reaktionen sind nicht unbedingt von Ort zu Ort gleich, und sie können sich an ein und demselben Ort im Zeitablauf ändern. Wie sie ausfallen, hängt bei dem abwanderungsfähigen Teil der Nachfrager unter anderem davon ab, wie konkurrenzfähig das öffentliche Verkehrsangebot im Vergleich zu den Eigenschaften des individuellen Kraftverkehrs ist. Bei solchen Vergleichen sollten die öffentlichen Verkehrsbetriebe beachten, daß der Kraftwagen ein Mehrzweckfahrzeug ist, das sowohl für den Fern- als auch für den Nahverkehr und

sowohl zur Personen- als auch zur Gepäckbeförderung benutzbar ist. Daraus ergibt sich nämlich, daß die Eigenschaften eines bestimmten öffentlichen Verkehrsdienstes, beispielsweise der öffentliche Fernverkehrsdienst, Einfluß darauf haben kann, wie andere öffentliche Verkehrsdienste, beispielsweise der Nahverkehr, sich in der Konkurrenz mit dem individuellen Kraftverkehr zu behaupten vermag. All dieses bedenkend, wird man sagen müssen, daß die öffentlichen Verkehrsbetriebe derzeit ihre Aufgaben nur richtig erfüllen können, wenn sie beträchtliche Zuschüsse erhalten, die erheblich über das bisherige Maß hinausgehen. Diese Zuschüsse dürfen jedoch nicht nur und nicht in erster Linie als einzelwirtschaftliche Verluste gesehen werden. Es ist vielmehr danach zu fragen, ob und inwieweit sie durch den gesellschaftlichen Nutzen gerechtfertigt oder mehr als gerechtfertigt sind, den die öffentlichen Verkehrsangebote bewirken.

Wenn auch in unserer freiheitlichen, individualistischen Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung sicherlich die Beeinflussung durch finanz- und investitionspolitische Maßnahmen dem Ausüben von Zwang vorzuziehen ist, so wird es doch nicht möglich sein, beim wirkungsvollen Bekämpfen der Verkehrsnotstände gänzlich auf das Arbeiten mit Geboten und Verboten zu verzichten. So lassen sich die Unfallziffern auf den Straßen gewiß nur dann drastisch verringern, wenn die Ansprüche an die Eignung der Fahrzeugführer erheblich heraufgesetzt werden. Auch die gegenseitige Behinderung im Straßen- und Luftverkehr wird sich an bestimmten Orten und zu bestimmten Zeiten nur dann begrenzen lassen, wenn Verkehrsbeschränkungen für privaten und Bevorrechtigten für öffentlichen Verkehr gewagt werden. Schließlich müssen auch Siedlungs- und Verkehrsplanung in der Richtung viel besser als bisher aufeinander abgestimmt werden, daß das gestreute Siedeln in jenen Gebieten, die durch teure öffentliche Verkehrsdienste (Stadtbahnen, Untergrundbahnen, Straßenbahnen) erschlossen werden sollen, eingedämmt wird.



Abb. 19 Landschaftsgerechte Linienführung einer neuen Autobahn

Der Sprecher

An den

Bundesminister für Verkehr  
Herrn Georg L e b e r

53 B o n n  
Sternstr. 100

Betr.:

## **Straßenbauprojekt Ortsumgehung Bad Wildungen**

Sehr geehrter Herr Bundesminister L e b e r !

Der Deutsche Rat für Landespflege ist durch Eingaben auf das Straßenbauprojekt der Ortsumgehung Bad Wildungen im Zuge der Bundesstraßen B 253 und B 485 hingewiesen worden. Die vom Straßenbauamt Arolsen vorgesehene Trasse führt durch das Wilde-Wölffe-Tal von Bad Wildungen nach Hundsdorf. Diese als Wildetalinie bezeichnete Trassenführung stößt beim Deutschen Rat für Landespflege jedoch auf ernste Bedenken, da sie mit zahlreichen ungünstigen Nebenwirkungen verbunden ist, welche insbesondere die natürlichen Umweltqualitäten des Wilde-Wölffe-Tales erheblich mindern.

### **1. Minderung der natürlichen Umweltqualitäten**

#### **a) Zerstörung der Erholungseignung**

Die B 253 wird bei einem Bau auf der vorgesehenen Trasse zum landschaftsbeherrschenden Element im gesamten Wilde-Wölffe-Tal einschließlich des Reinhardshäuser Beckens. Dabei nimmt die Trasse auf weiten Strecken fast den gesamten Talboden ein. Die wichtigsten bisherigen erholungswirksamen Landschaftselemente, wie Bachlauf (zum größten Teil von Erlen gesäumt), Waldränder und Grünlandflächen werden allein schon durch das Hinzufügen des baulichen Elements Bundesstraße B 253 in ihrer Erholungswirkung durch Veränderung des Bestandes und der räumlichen Proportionen gemindert. Weitgehend aufgehoben wird die Erholungseignung des Wilde-Wölffe-Tals jedoch durch den zu erwartenden Kraftverkehr. Abgase und Lärm konzentrieren sich in der engen Tallage in unerträglichem Maße und machen jegliche Erholung zunichte.

#### **b) Gefährdung der Heilquellen**

Es ist unverständlich, eine Bundesstraße in der Nähe von anerkannten Heilquellen zu planen, ohne daß vorher die unbedingt erforderlichen Quellschutzgebiete ausgewiesen worden sind. Die vorgesehene Trasse führt zum Teil unmittelbar an den sechs Heilquellen des Wildetales vorbei. Daher ist eine Gefährdung der Heilquellen sowohl während des Baus durch Erschütterungen, Abgrabungen und Aufschüttungen als auch nach dem Bau durch Verkehrsunfälle, insbesondere bei Flüssigkeitstransporten, und durch Streusalz nicht auszuschließen.

### **2. Auswirkungen auf die Entwicklung der Stadt Bad Wildungen**

Die Beeinträchtigung der natürlichen Umweltqualitäten des Wilde-Wölffe-Tals würde sich auf die gesamte Stadt Bad Wildungen nachteilig auswirken. Als die wichtigsten Faktoren und Bereiche, die hier betroffen werden, seien hier der Wohn- und Erholungswert sowie die städtebauliche

und wirtschaftliche Entwicklung genannt, die eng miteinander verknüpft sind.

Der Erholungswert von Bad Wildungen und sein Ruf als Weltbad beruhen auf den Heilquellen und seiner landschaftlich günstigen Lage. Die Wildetalinie würde ohne Zweifel diesen Erholungswert durch die Gefährdung der Heilquellen und die Zerstörung der Erholungseignung des Wilde-Wölffe-Tals wesentlich mindern. Die bestehenden Erholungseinrichtungen seien es Kurwege, Sanatorien u. ä., werden dann für Kurzwecke kaum noch nutzbar sein. Jegliche weitere Erschließung des Wilde-Wölffe-Tals für die Naherholung würde durch diese geplante Umgehungsstraße ausgeschlossen sein. Dadurch würde das für die Erweiterung der Kuranlagen von Bad Wildungen geeignete Gelände erheblich eingeengt, denn einen auch nur annähernd gleichwertigen Ersatz für das Wilde-Wölffe-Tal in bezug auf natürliche Qualitäten und Lage zur Stadt gibt es nicht und kann auch nicht geschaffen werden. Die Wildetalinie würde damit die wirtschaftliche Grundlage von Bad Wildungen schwächen.

Weiterhin muß dem Wohnwert von Bad Wildungen mehr Beachtung geschenkt werden. Der Wohnwert hängt u. a. von den Umweltqualitäten, die auch für die Naherholung von Bad Wildungen ausschlaggebend sind, und von den kulturellen Veranstaltungen ab, die für einen Kurort von Weltruf charakteristisch sind. Eine Schwächung des Erholungswertes sowie ein durch Rückgang oder Stagnation des Kurbetriebes möglicherweise hervorgerufenes Absinken des kulturellen Niveaus mindert den Wohnwert der gesamten Stadt. Der Wohn- und Erholungswert einer Stadt ist aber eines der entscheidenden Kriterien, die in den letzten Jahren bei der Wahl von Wohn- und Arbeitsstätte immer größere Bedeutung erlangt haben. Daher werden bei der Ansiedlung von Industrie und Gewerbe solche anscheinend nebensächlichen Anforderungen an den künftigen Standort gestellt.

### **3. Forderungen und Empfehlungen**

Es zeichnet sich deutlich ab, daß die ungünstigen Auswirkungen der Wildetalinie die gesamte Stadt Bad Wildungen treffen würden. Die allein aus verkehrstechnischer Sicht anscheinend günstige Trassenführung durch das Wilde-Wölffe-Tal ist offensichtlich keine Lösung. Da eine Straße vom Range einer Bundesstraße mindestens für die nächsten zwanzig Jahre gebaut werden sollte und für die Erschließung des Raumes bedeutend ist, muß die Umgehungsstraße in ihrer Linienführung sorgfältig im Rahmen einer G e s a m t p l a n u n g bestimmt werden. Eine solche Gesamtplanung, die ihren Ausdruck in einem Stadtentwicklungsplan oder in konkreter Form in einem Flächennutzungsplan finden kann, liegt für Bad Wildungen bedauerlicherweise zur Zeit noch nicht vor.



Abb. 20 Das Wildetal bei Bad Wildungen — Reitzenhagen

Abb. 21 Reinhardshausen mit modernen Sanatorien und Kuranlagen

\* Die Verhältnisse in Bad Wildungen sind vom Deutschen Rat für Landespflege besonders ausführlich behandelt worden, weil die Stadtverordnetenversammlung von Bad Wildungen am 14. Mai 1973 folgenden Beschluß gefaßt hat:

„Die Stadtverordnetenversammlung ist der Auffassung, daß die Verkehrsprobleme von Bad Wildungen, sowohl den Ziel- und Quellverkehr als auch den Durchgangsverkehr betreffend, auch unter Berücksichtigung der Fragen des Umweltschutzes optimal gelöst werden:

1) Durch den Ausbau der K 40 zur Aufnahme des insbesondere auf den Stadtteil Reinhardshausen entfallenden innerstädtischen Verkehrs und

2) durch den gleichzeitigen Bau einer Südumgehung zur Aufnahme insbesondere des Durchgangsverkehrs.

Dabei hat eine durchgreifende Entlastung des innerstädtischen Verkehrs Priorität. Sollten beide Projekte nicht zusammen verwirklicht werden können, beschließt die Stadtverordnetenversammlung, dem Bau der Wilde-Wölftetal-Linie den Vorrang einzuräumen.“

Als Alternative zur Wildetalinie ist bereits mehrfach eine Südumgehung diskutiert worden. Da eine Südumgehung technisch durchführbar ist, sollte diese im Hinblick auf mögliche Varianten in der Linienführung und ihre Auswirkungen auf den Gesamttraum eingehend untersucht werden. Besondere Vorteile einer Südumgehung sind:

a) Eine im Vergleich zur Wildetalinie nur unwesentliche Beeinträchtigung der natürlichen Umweltqualitäten im engeren Bereich von Bad Wildungen (eine Gefährdung der Heilquellen dürfte aufgrund der geologischen Verhältnisse ausgeschlossen sein, wenn die Umgehungsstraße südlich der vorhandenen B 485 verläuft).

b) Eine gerade für die zukünftige städtebauliche Entwicklung gute Flächenerschließung im Süden von Bad Wildungen.

c) Eine teilweise gemeinsame Streckenführung der Bundesstraßen B 253 und B 485 zwischen Odershausen und Wega. Dadurch ist es möglich, den gesamten Durchgangsverkehr aus der Stadt einschließlich der Ortsteile Odershausen und Braunau herauszulegen (wirtschaftliche Einbußen durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Stadt sind nicht zu erwarten, eher das Gegenteil).

d) Die durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs nunmehr mögliche Abstimmung der innerstädtischen Verkehrsführung auf die Erfordernisse eines Kurortes. Der Versuch, innerörtliche Verkehrsprobleme durch den Bau einer Bundesstraße im engeren Stadtgebiet zu lösen, wird bei einer fehlenden Gesamtplanung ohne Erfolg bleiben.

Die Aufzählung einiger wesentlicher Vorteile einer Südumgehung soll dazu anregen, die Verkehrsplanung im Rahmen einer Gesamtplanung neu zu durchdenken. Eine Verzögerung des Baubeginns um ca. ein bis zwei Jahre (im Falle einer Südumgehung wird die Bauzeit verkürzt!) durch eine erneute planerische Bearbeitung darf angesichts der sich über Jahrzehnte erstreckenden Nutzung der Straße kein Kriterium in der Bewertung der zur Zeit diskutierten Linienführungen sein. Dagegen darf der in den letzten Jahren eingesetzte Wandel der Wertmaßstäbe, der seinen Ausdruck im Umweltprogramm der Bundesregierung gefunden hat, in der gegenwärtigen Bewertung dieses bereits seit vielen Jahren umstrittenen Projektes nicht außer acht gelassen werden.

In diesem Sinne sollte der Rat der Stadt Wildungen die in den vergangenen Jahren bereits gefaßten Beschlüsse überprüfen und ohne Vorurteile die Verkehrsprobleme unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes möglichst im Rahmen einer Gesamtplanung neu beraten und lösen.\*

Da Bad Wildungen als Kurort überörtliche Bedeutung hat und zudem Staatsbad ist, sollte außerdem der Staat, hier das Land Hessen, die finanzschwache Stadt auch beim Ausbau der Ortsstraßen unterstützen. Es gehört gerade in der heutigen Zeit zur Fürsorgepflicht des Staates, Erholungs- und Heileinrichtungen für seine Bürger zu schützen und zu erhalten, da der Bedarf durch die steigende Belastung der Bevölkerung in den Verdichtungsräumen ständig wächst.

Im Namen der Mitglieder des Deutschen Rates für Landespflege bitte ich Sie, sehr geehrter Herr Bundesminister, die vorstehenden Bedenken und Anregungen zu prüfen und in der Beurteilung der geplanten Ortsumgehung Bad Wildungen zu berücksichtigen.

Der Herr Minister für Wirtschaft und Technik des Landes Hessen hat ein Schreiben gleichen Inhalts erhalten.

Mit freundlichen Grüßen  
Der Sprecher  
L. BERNADOTTE  
(Graf Lennart Bernadotte)

Der Sprecher

An den

Herrn Regierungspräsidenten  
in Darmstadt

61 Darmstadt

Luisenplatz 1

Betr.:

## Planfeststellung für den Neubau der Umgehung Eltville – Niederwalluf im Zuge der B 42

Sehr geehrter Herr Regierungspräsident!

Der Deutsche Rat für Landespflege hat sich seit etwa 10 Jahren mehrfach und unter Hinzuziehung von Sachverständigen mit dem Problem der Trassenführung einer Umgehungsstraße im Raum Eltville befaßt. Die bereits vor 10 Jahren vom Deutschen Rat für Landespflege vorgebrachten Argumente gegen eine Verbauung des Rheinufer\* sind heute nicht nur voll gültig, sie haben im Laufe der Zeit sogar deutlich an Gewicht gewonnen; die berechtigten Belange der natürlichen Umwelt haben heute eindeutig einen höheren Stellenwert als vor 10 Jahren. Dagegen haben die vom Weinbau und von der Landwirtschaft erhobenen Bedenken gegen eine nördliche Umgehung spürbar an Bedeutung verloren und können durch entsprechende Planungen vollends ausgeräumt werden, zumal bereits gute Weinbergsflächen zum Verkauf angeboten werden. Die offengelegte Planung ist noch an den überholten Gegebenheiten orientiert und berücksichtigt nicht die eingetretene Entwicklung.

Der Deutsche Rat für Landespflege ist zwar nach § 18 des Bundesfernstraßengesetzes nicht unmittelbar Betroffener, jedoch ist das Projekt von so grundsätzlicher und überregionaler Bedeutung, daß er sich verpflichtet fühlt, aus allgemeinem, öffentlichem Interesse seine mahnende Stimme zu erheben und gegen die offengelegte Planung der B 42 entlang des Rheinufer wie folgt erhebliche Bedenken geltend zu machen und daher Einspruch zu erheben.

Die Fertigstellung der Umgehungsstraße 42 als Bundesautobahn bis zum Knotenpunkt Wiesbaden-Frauenstein sowie die Entwicklung der Stadt Eltville und der Gemeinde Walluf haben dazu geführt, daß von den ursprünglich vier Möglichkeiten, eine Umgehungsstraße im Raum Eltville zu bauen, heute nur noch zwei Varianten zur Diskussion stehen: eine große Nordumgehung (C-Linie) und eine A/B-Linie.

Für die A/B-Linie, die im östlichen Teil die ursprüngliche B-Linie aufnimmt und dann zwischen Eltville und Walluf zum Rhein geführt wird (A-Linie), läuft z. Z. das Planfeststellungsverfahren.

Der ausgelegte Plan sieht eine vierspurige Fernstraße vor, die im Bereich der Stadt Eltville durch Anschüttung in den Rhein hinein gebaut werden muß.

Eine sachliche Beurteilung dieser Planung verdeutlicht die schwerwiegenden Nachteile der von der Straßenbauverwaltung verfolgten Trassenführung entlang des Rheinufer:

- Die Gesichtspunkte der Raumordnung, des Umweltschutzes und der Landespflege werden bei der amtlichen Planung nicht berücksichtigt.
- Die im Raumordnungsgesetz geforderte Beachtung der natürlichen Gegebenheiten, der sozialen und kulturellen Erfordernisse kommt in der amtlichen Planung nicht zum Ausdruck.
- Das eindrucksvolle historische Stadtbild wird seines Maßstabes und seines Charakters beraubt.
- Die einzigartige Rheinuferlandschaft wird durch eine vierspurige Uferstraße völlig zerstört.
- Das Rheinufer wird als Naherholungszone wertlos.
- Die Möglichkeit, die Erholungsnutzung im Rheinuferbereich zu intensivieren, wird vertan.
- Die Wohnortgunst von Eltville wird wesentlich beeinträchtigt.
- Die fremdenverkehrswirtschaftliche Entwicklung der Stadt wird bedroht.

Am Institut für Städtebau, Siedlungswesen und Kulturtechnik der Universität Bonn ist ein neuer Trassierungsvorschlag für eine große Nordumgehung von Eltville erarbeitet worden, der die Gesichtspunkte der Raumordnung, der Landespflege, des Städtebaus und des Verkehrs gleichermaßen berücksichtigt. Diese Arbeit zeigt eindeutig, daß eine Notwendigkeit für eine Straßenführung entlang des Rheins im Raum Eltville keineswegs gegeben ist. Daher erläutert der Deutsche Rat für Landespflege im folgenden unter ausdrücklichem Bezug auf die alternative Nordumgehung seine Bedenken gegen eine Rheinuferlinie und weist auf die Vorteile einer großen Nordumgehung hin.

### 1. Verkehrstechnische Gesichtspunkte

#### 1.1 Streckenlänge:

Die Straßenbaubehörden verweisen stets darauf, daß eine C-Linie grundsätzlich länger sei als die A/B-Linie und bewerten dieses als schwerwiegenden, wenn nicht entscheidenden Nachteil.

Im Falle der neu erarbeiteten C-Linie beträgt die Mehrlänge 700 m. Bei einer Gesamtlänge von 7,5 km entspricht diese Mehrlänge etwa 9 % der Gesamtlänge, wobei aber darauf hingewiesen werden muß, daß bei einer A/B-Linie die Neubaustrecke B 260 (4spuriger Ausbau geplant) sogar um 1,4 km länger gebaut werden muß.

\* Straßenplanung und Rheinuferlandschaft im Rheingau. Heft 1 der Schriftenreihe des Deutschen Rates für Landespflege, Bad Godesberg 1964. Graf Lennart Bernadotte: Vorwort, Prof. Dr.-Ing. Edmund Gassner: Die Bundesstraße 42 im Raume Eltville und die Zukunft der Rheinuferlandschaft im Rheingau.

Außerdem wird bei einer A/B-Linie erforderlich, für die Landstraße nach Kiedrich (L 3035) eine besondere Eisenbahnunterführung zu errichten; zudem wird diese Strecke ebenfalls mindestens 800 Meter länger.

#### 1.2 Steigungsverhältnisse:

Die Straßenbaubehörden stellen als großen Vorteil der A/B-Linie heraus, daß sie einen Anstieg von rund 50 Meter Höhe vermeidet und daher — im Gegensatz zu einer C-Linie — vom Lkw- und Pkw-Verkehr mit Sicherheit angenommen werde.

Die Steigungsverhältnisse der neuen C-Linie sind jedoch keineswegs ungünstig: Die größte Steigung liegt sogar noch unter 3,5 % (3,48 % auf Teilstücken von insgesamt 450 m). Insgesamt erreicht die C-Linie eine Maximalhöhe von etwa 155 m ü. NN; d. h. vom Anschlußpunkt U 42/L 3441 ist eine Höhendifferenz von 55 m zu überwinden, bezogen auf den westlichen Anschluß bei Erbach eine Differenz von etwa 70 m. Bei einer Gesamtlänge von 7,5 km weisen nur 2,3 km Steigungen über 3 % auf, so daß man nicht von erheblichen Nachteilen sprechen kann (vgl. auch 1.5 Entlastungseffekt).

#### 1.3 Kurvenhalbmesser:

Hier sind A/B-Linie und C-Linie gleichwertig einzustufen.

#### 1.4 Querschnitt:

Im Gegensatz zum 1971 ausgelegten Plan hat die A/B-Linie jetzt auf der gesamten Länge behelfsmäßige Standspuren (Breite 1,8 m), wobei der Querschnitt mit 25,5 m gegenüber dem normalen Maß von 29,0 m eingeengt ist. Diese Querschnittsverengung ist und bleibt für den Verkehr ein

Unsicherheitsfaktor, wie man in vielen anderen Fällen beobachten kann.

Bei einer C-Linie ist eine Querschnittsverengung nicht erforderlich.

#### 1.5 Entlastungseffekt:

Die Straßenbaubehörden argumentieren, daß bei einer C-Linie die Ortslagen von Niederwalluf und Eltville nicht in ausreichendem Maße vom Durchgangsverkehr entlastet würden. Diese Argumentation ist völlig vordergründig, denn an vielen anderen Beispielen (etwa Andernach) kann demonstriert werden, daß Umgehungsstraßen ohne Schwierigkeiten gut angenommen werden, auch wenn sie eine gewisse Höhe zu überwinden haben. In diesem Zusammenhang verdient noch erwähnt zu werden, daß der Lkw-Anteil auf der B 42 verhältnismäßig niedrig liegt; in den Sommermonaten ergeben sich überdies höhere Verkehrsdichten überwiegend durch zusätzlichen Pkw-Touristenverkehr (vgl. Ausbauplan für die Bundesfernstraßen).

#### 1.6 Straßennetzplanung:

Von der Straßennetzplanung bietet die C-Lösung erhebliche Vorteile gegenüber einer Rheinuferstraße: Die letztere ermöglicht wegen ihrer Lage am Rhein im Bereich Eltville nur Anschlüsse nach Norden. Im Falle einer C-Linie wären jedoch auch nach Süden Anschlußmöglichkeiten gegeben. Das bedeutet, daß der Flächenerschließungseffekt einer C-Linie wesentlich höher anzusetzen ist. Von Bedeutung ist das vor allem für die künftige Erschließung des Rheingaugebirges als Erholungszone für die nahe gelegenen Großstädte (vgl. „Großer Hessenplan“). Diese Zone wäre von einer C-Linie über eine künftige Rheingauhöhenstraße

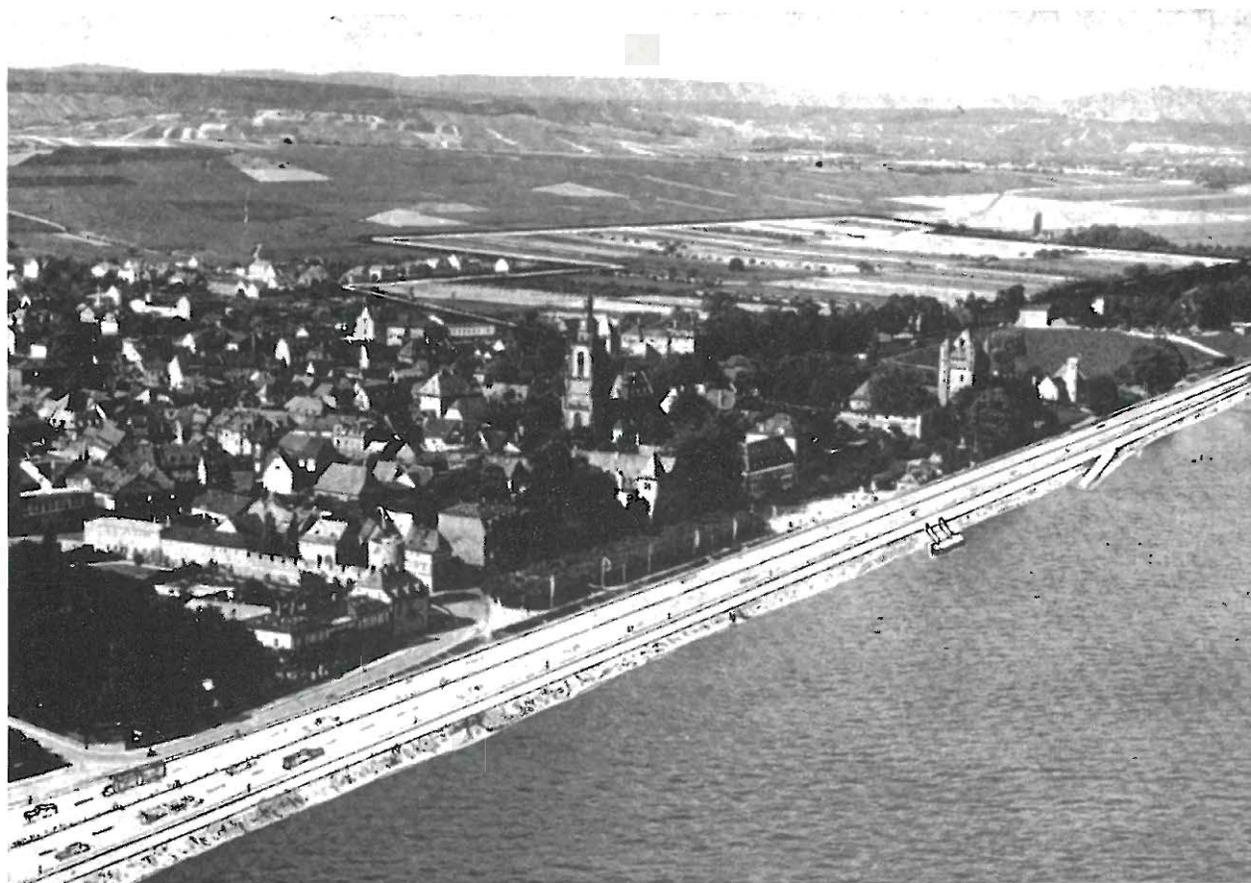


Abb. 22 Veränderung der Eltviller Rheinpromenade durch die projektierte vorgelagerte A/B-Linie (Fotomontage)

ohne Schwierigkeiten anzubinden. Auch das innerörtliche Straßennetz in Eltville wird besser entlastet, da nicht mehr alle Fahrzeuge, die von der B 42 abfahren, die Stadtmitte durchqueren müssen, wenn sie etwa Kiedrich oder Martinsthal zum Ziel haben.

### 1.7 Verkehrsbelastung:

Aus Verkehrszählungen hat man ermittelt, daß 1972 die Belastung der B 42 in der Spitzenstunde bei 1626 Pkw-Einheiten liegt. Die Straßenbaubehörden haben ausgerechnet, daß für das Jahr 1980 eine Belastung von 3786 Pkw-Einheiten je Stunde zu erwarten ist. Das entspricht einer Zunahme der Verkehrsbelastung um gut 130 %. Eine solche Prognose widerspricht dem Ausbauplan für die Bundesfernstraßen. Dieser prognostiziert eine Verkehrsbelastung von 15 000 Kfz/24 h für einen Werktag im Jahr 1990 auf der U 42.

Eine fundierte Verkehrsprognose für die gleiche Straße kommt zu einem ähnlichen Ergebnis, daß in etwa 15 Jahren mit einer Zunahme der Verkehrsströme auf der B 42 um etwa 50 % zu rechnen ist.

Die Bekanntgabe der wesentlich zu hoch gegriffenen Prognosezahl zeigt, daß es der Straßenbauverwaltung offensichtlich darum geht, den sehr ernsten Mißstand der Ortsdurchfahrt der B 42 durch Eltville noch weiter zu dramatisieren, um die öffentliche Meinung dahingehend zu beeinflussen, daß sich die Eltviller Bürger mit jeder Linienführung abfinden.

## 2. Hochwasser:

Im Gegensatz zu einer C-Linie ist die A/B-Linie durch Hochwasser gefährdet. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, daß man diesen Nachteil nicht herunterspielen darf. Das gilt insbesondere für den jetzt vorgelegten Plan, bei dem die Höhenlage der Straße im Bereich der Eltviller Rheinuferpromenade gegenüber der vorausgegangenen Planung noch verringert wurde. Die Straße liegt jetzt nur noch etwa bei 83,40 m ü. NN. Hochwässer, die diese Marke überschreiten, sind aber mit Sicherheit öfter zu erwarten.

Außerdem ist die Gefahr von Nebelbildungen und Glatteis bei einer A/B-Linie unmittelbar am Rhein zweifellos höher als bei jeder anderen Linienführung.

## 3. Baukosten:

Die Straßenbaubehörden haben des öfteren darauf hingewiesen, daß eine große Nordumgehung wesentlich mehr Kosten verursachen würde als eine Rheinuferlinie. Diese Aussage ist jedoch nur sehr bedingt gültig. Sie trifft nämlich nur dann zu, wenn man die Kosten der jeweiligen Linie für sich betrachtet. Unbedingt berücksichtigt werden muß jedoch, daß im Falle einer Rheinuferlinie die Landstraße 3035 nach Kiedrich sowie vor allen Dingen die B 260 (Bäderstraße) erhebliche Mehrkosten verursachen würden. Dazu gehören die Kosten für die Mehrlängen dieser Straßen (vierspurige B 260: 1400 m; zweispurige L 3035: 800 m) sowie für den Bau einer Eisenbahnunterführung (L 3035). Darüber hinaus darf nicht übersehen werden, daß der Bau der Straße in den Rhein hinein mit zusätzlichen Kosten und Risiken belastet ist.

Insgesamt betrachtet wird also der Bau einer C-Linie mit Sicherheit nicht teurer als der der Rheinuferlinie; unter Umständen sind sogar Einsparungen zu erwarten.

## 4. Landschaftliche Eingliederung und Denkmalpflege:

Die Straßenbaubehörden haben festgestellt, daß „der Straßenbau eine Möglichkeit schaffe, das Rheinufer neu und landschaftlich sowie gärtnerisch zufriedenstellend und

erfreulich für Erholungssuchende zu gestalten, wobei der künftige Leinpfad zu einer genügend breiten Uferpromenade ausgebaut werde“. Außerdem sei eine Rheinuferlinie „die ideale Straße für den Auflugs- und Touristenverkehr“, dem ja die Sicht auf Eltville bleibe.

Diese Feststellungen der Straßenbaubehörde entbehren jeglicher sachlicher Grundlage. Eine Erholung ist an einer vierspurigen Bundesfernstraße nicht möglich. Die grünplanerische Gestaltung der Straßenränder ist daher in Eltville reinste „Grünkosmetik“. Es ist auch unverständlich, wenn argumentiert wird, daß „sich auch ein Straßenkörper recht gut in das Landschaftsbild einpasse“, wie „Beispiele weiter stromab schon zeigen“. Diese Beispiele bestehen darin, daß man notgedrungen Straßenmauern, die wie Kanalbegrenzungen aussehen, vor die Ortschaften setzte und diese völlig vom Strom trennte (Hirzenach, Bad Salzig). Ebenso wie dort würde eine vierspurige Verkehrsstraße eine völlige Abtrennung der Eltviller Uferpartie vom Rhein bedeuten. Die zum Rheinstrom gehörenden Baudenkmäler werden dadurch von der naturnahen Uferlinie getrennt, ihres Maßstabes und ihres intimen Charakters auch in Beziehung zur Wasserlandschaft beraubt. Die Rampen am Knotenpunkt Eltville-West machen die bisherige landschaftliche Attraktion des öffentlichen Schwimmbades zunichte. Mit allem Nachdruck ist darauf hinzuweisen, daß zwischen dem geplanten Erholungszentrum am Wallufer Bootshafen und dem Eltviller Schwimmbad die letzte noch fahrverkehrsfreie und naturnah zu gestaltene Uferzone am Rhein unterhalb Wiesbadens besteht. Hierin liegt für die Erholungssuchenden der beiden Gemeinden und der nahen Großstädte Wiesbaden und Mainz sowie für die Entwicklung des Fremdenverkehrs eine unwiederbringliche Chance. Die Nichtbeachtung von Denkmalschutz, Landschaftsschutz und der notwendigen Erhaltung von Erholungsgebieten würde den Fall Eltville zu einer international beachteten Fehlplanung werden lassen. Der dem ausgelegten Plan für die A/B-Linie beigegefügte, aus fachlicher Sicht nichtssagende „Landschaftsplan“ ändert daran nichts.

Selbstverständlich verursacht auch die C-Linie („große Nordumgehung“) Eingriffe in die Landschaft, doch sind diese Eingriffe wesentlich besser landschaftlich auszugleichen, als es bei einer Rheinuferlinie der Fall wäre. Das gilt besonders für den Bereich der Gemeinde Martinsthal. Die C-Linie liegt dort über 350 m vom Ort entfernt und außerdem im Einschnitt, so daß Beeinträchtigungen vermieden werden.

## 5. Grundstücksbeschaffung:

Die Notwendigkeit der A/B-Linie wird unter anderem damit begründet, daß bei einer solchen Linienführung nur 20 ha Gelände benötigt würden, bei der Verwirklichung der C-Linie jedoch 50 ha. Dadurch würde vielen Winzern die Existenzgrundlage entzogen.

Richtig ist, daß hochwertige Weinberglagen von einer C-Linie kaum in Anspruch genommen werden. Überdies besitzt die öffentliche Hand im fraglichen Bereich große Landflächen, die sicherlich auch zu einem geringen Teil für Abfindungen zur Verfügung gestellt werden können. Auch von privater Seite werden größere Flächen zum Verkauf (zu diskutablen Preisen) angeboten. Darüber hinaus ist es völlig einsichtig, daß Härten gegenüber Winzern fast vollständig vermieden werden können, wenn ein Flurbereinigungsverfahren durchgeführt wird. Die Neuordnung der Feldflur und der Weinberglagen im Raum Eltville ist ohnehin dringend erforderlich. Schon vor mehr als 10 Jahren hatten sich Eltviller Winzer mit der Einleitung eines Flurbereinigungsverfahrens einverstanden erklärt. Es ist unverständlich, daß dieses Verfahren nicht durchgeführt wurde, zumal dadurch leicht die erforderlichen Flächen für eine Nordumgehung bereitgestellt werden könnten.

Das Argument, daß den sehr wertvollen Böden besondere volkswirtschaftliche Bedeutung zukomme, ist in Eltville zwar theoretisch richtig, in der Praxis wird aber ganz anders gehandelt. 1970/71 wurden umfangreiche und hochwertige Weinbergslagen als Bauland zu einem Preis von etwa 50,- DM/qm verkauft. Hier wird wohl nicht mehr der „volkswirtschaftliche Nutzen“ bemüht, sondern die Erwartung auf Baulandgewinn.

## 6. Gesichtspunkte der Raumordnung, des Umweltschutzes und der Landespflege

Die jetzt zur Festlegung nach § 16 FStrG vorgesehene Variante A/B einer Rheinufer Schnellstraße muß aus Gründen eines weitsichtigen Umweltschutzes, einer vernünftigen Raumordnungspolitik und eines wohlverstandenen Schutzes der Rheinuferlandschaft und des Stadtbildes entschieden abgelehnt werden.

6.1 Schon das Raumordnungsgesetz des Bundes vom 8. 4. 1965 setzt fest, daß die natürlichen Gegebenheiten und die Gesichtspunkte der Landschaftspflege und Erholung bei der Entwicklung der Bundesrepublik zu beachten sind. Im Raumordnungsbericht 1968 der Bundesregierung vom 12. 3. 1969 wird ergänzend ausgeführt, daß „eine relativ große Attraktion in der Landschaft die Küsten und die Ufer der Gewässer“ bilden. Das trifft für Eltville in besonders starkem Maße zu, stellt doch das Rheinufer die einzige wirkungsvolle, noch ungestörte Grünzone dieser Stadt, in der auch das Schwimmbad liegt, dar. Diese ist nicht nur für die Naherholung der Eltviller Bürger, sondern auch für viele Einwohner der nahen Großstädte Wiesbaden und Mainz unentbehrlich. Dazu kommt die drohende Beeinträchtigung und Entwertung des nahegelegenen Wohngebietes durch die Verkehrsstraße. Eine Rheinufer Schnellstraße würde die einzigartige, weithin noch erhaltene und landespflegerisch entwicklungsfähige Rheinuferlandschaft

- in ihrem Bild zerstören,
- sie als Erholungszone wertlos machen,
- die Wohnortgunst stark beeinträchtigen und
- die fremdenverkehrswirtschaftliche Entwicklung der Stadt bedrohen.

6.2 Das „Hessische Raumordnungsprogramm“, 1967 durch Gesetz festgestellt, enthält die Forderungen, daß „Grünzüge zu erhalten oder sogar anzulegen“ sind, daß „in Nähe größerer Städte Naherholungsgebiete geschaffen oder ausgestaltet“ werden sollen und daß „beim Neu-, Um- und Ausbau von Verkehrsanlagen auf den Schutz der Landschaft besonderer Wert gelegt“ werden soll. Diese programmatischen Bestimmungen, die Gesetzeskraft erlangt haben, sprechen eindeutig gegen die Trassierung der Umgehungsstraße Niederwalluf-Eltville am Rheinufer, vor allem wenn man den im HLRO artikulierten Grundsatz beachtet, daß das Interesse der Allgemeinheit (an der Erholungszone Rheinufer) Einzelinteressen (der bei einer Nordumgehung betroffenen Grundeigentümer) voranzustellen ist. Offensichtlich ist die Sozialpflichtigkeit des Eigentums bei dem Vorschlag der Rheinuferlinie nicht beachtet worden.

Auch der „Große Hessenplan“ (Landesentwicklungsplan 1970) enthält die gleichen Zielsetzungen. Hier wird weiter ausgeführt, daß Eltville zu den Orten zählt, die für die Er-

holung besonders geeignet sind. Der Bau einer Rheinufer Schnellstraße würde aber das einzige stadtnahe und dazu noch entwicklungsfähige Erholungsgebiet (mit Schwimmbad) wertlos machen.

## 7. Zusammenfassung

Die genannten Gesetze und Programme – zu denen auch noch das „Umweltprogramm der Bundesregierung“ mit ähnlicher Zielsetzung zu rechnen ist – beinhalten Grundsätze und Forderungen, die dem Bau einer Rheinufer Schnellstraße völlig widersprechen. Eine solche Linienführung könnte von dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes und der Landespflege nur dann hingenommen werden, wenn es keine anderen Lösungen gäbe. Das ist jedoch nicht der Fall. Eine große Nordumgehung steht hinsichtlich ihrer Verkehrseignung einer A/B-Linie keinesfalls nach und hat überdies den Vorzug, daß die oben erwähnten Nachteile entfallen.

Ein Trassierungsvorschlag für eine große Nordumgehung ist am Institut für Städtebau, Siedlungswesen und Kulturtechnik der Universität Bonn erarbeitet worden. Dieser Vorschlag zielt darauf ab, von allen bebauten Ortslagen möglichst große Abstände einzuhalten und eine verkehrstechnisch einwandfreie Lösung anzubieten. Es wurde versucht, „bei der Beurteilung der Verkehrsverhältnisse und der Maßnahmen, die zu ihrer Verbesserung eingeleitet werden müssen, den engen Zusammenhängen zwischen städtebaulicher Struktur und dem Verkehrsaufkommen mehr Aufmerksamkeit zu widmen als bisher. Verkehrsprobleme dürfen nicht isoliert, sondern müssen im Zusammenhang mit der jeweiligen Lage von verkehrserzeugenden Nutzungen im Raum gesehen werden“ (aus dem Städtebaubericht 1970 der Bundesregierung).

„Die Verkehrsplanung muß Gesichtspunkte der Raumordnung berücksichtigen: gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen, ausgewogene wirtschaftliche, soziale und kulturelle Verhältnisse in allen Teilen des Bundesgebietes. Die Planung der Verkehrswege ist so durchzuführen, daß Lärmbelästigungen, Luft- und Wasserverschmutzungen, kurz alle schädlichen Einflüsse der Umwelt möglichst vermieden werden“ (Verkehrsbericht 1970 des Bundesministers für Verkehr).

Diese Grundsätze sollten auch im Fall Eltville endlich zum Tragen kommen.

Im Hinblick auf die in der Politik und in der Öffentlichkeit erhobenen Forderungen nach einem wirksamen Umweltschutz müssen vertretbare umweltfreundliche Alternativen gegenüber problematischen Lösungen, die nur scheinbar wirtschaftlich sind, den Vorrang erhalten, wenn nicht alle politischen Beteuerungen, Gesetze und Programme unglaubwürdig werden sollen.

Der Deutsche Rat für Landespflege legt Wert darauf, in diesem Verfahren gehört zu werden und wäre dankbar, wenn ihm dazu die Möglichkeit geboten würde.

Mit freundlichen Grüßen

Der Sprecher

L. BERNADOTTE

(Graf Lennart Bernadotte)

## Hinweis auf die jüngste Entwicklung

Der in der Stellungnahme des Rates vom 9. März 1973 im letzten Absatz der Einleitung erwähnte neue Trassierungsvorschlag für eine Nordumgehung Eltville ist im Institut für Städtebau, Siedlungswesen und Kulturtechnik der Universität Bonn von Prof. Dr.-Ing. H. Strack nochmals überarbeitet und im August 1973 der Hessischen Straßenbauverwaltung vorgelegt worden. Den letzten Stand der

Verhandlungen zur Zeit der Drucklegung dieses Heftes spiegelt der gemeinsame Aufruf wider, den der Hessische Minister für Wirtschaft und Technik, der Präsident des Rheingauer Weinbauverbandes und der Sprecher der Rhein-Main-Aktion gegen Umweltzerstörung am 12. April 1974 der Presse übergeben haben.

## Eine letzte Chance

### Umgehung Eltville—Walluf vor der Entscheidung / Ein Appell an Vernunft und Verantwortungsbewußtsein

Die jahrelangen Auseinandersetzungen um die Linienführung der geplanten Umgehungsstraße Eltville—Walluf im Zuge der Bundesstraße 42 sind nunmehr in ein entscheidendes Stadium getreten. Für die von der Straßenbauverwaltung verfolgte und vom Bundesminister für Verkehr nach § 16 Bundesfernstraßengesetz bestimmte A/B-Linie (Rheinufer-Linie) ist in den Jahren 1972/73 das ebenfalls nach dem Bundesfernstraßengesetz (§§ 17, 18) vorgeschriebene Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden, dessen Abschluß mit dem Beschluß über die Feststellung des Planes unmittelbar bevorsteht.

Zur Zeit werden die im Verlauf des Anhörungsverfahrens, das einen Bestandteil des gesamten Planfeststellungsverfahrens darstellt, vorgebrachten Einwendungen, Anregungen und Forderungen, die vom Regierungspräsidenten in Darmstadt zu Protokoll genommen und mit einer Stellungnahme zur Entscheidung vorgelegt worden sind, geprüft und gegeneinander abgewogen.

Daneben wird von verschiedenen Seiten auch immer wieder die Forderung nach Verwirklichung einer großen Nordumgehung erhoben, die seinerzeit bereits unter der Bezeichnung „C-Linie“ von der Straßenbauverwaltung untersucht, inzwischen von anderen Bearbeitern mehrfach in Einzelbereichen variiert und in letzter Zeit unter der Bezeichnung „Strack“-Linie erneut als mögliche Alternative herausgestellt worden ist.

### Umweltprobleme in jedem Fall

Eine vergleichende Bewertung beider Linien zeigt bereits auf den ersten Blick, daß keine Trasse ohne negative Auswirkungen auf die Umwelt sein wird. In einer so harmonischen Kulturlandschaft wie dem oberen Rheingau muß zwangsläufig jede neue Straßenführung einen empfindlichen Eingriff in das Landschaftsbild darstellen. Dieses Problem darf jedoch nicht davon ablenken, daß die Verkehrsentwicklung in diesem Raum einen Zustand erreicht hat, der für die zahlreichen täglichen Berufspendler ebenso wie für die von Verkehrsimmissionen geplagten Anlieger der Ortsdurchfahrten in Eltville und Walluf unerträglich und unzumutbar geworden ist. Ein entscheidender Gesichtspunkt für die Wahl der schließlich zur Ausführung vorgesehenen Trasse wird daher die schnellstmögliche Realisierbarkeit sein.

Beurteilt man die beiden erwähnten Linien (Rheinufer-Linie und Große Nordumgehung) unter diesem Gesichtspunkt, so muß man sich verdeutlichen, daß die Nordumgehung nur dann schneller zu dem angestrebten Ziel, der Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung zwischen Wiesbaden und dem Rheingau, führt, wenn die von dieser Linie Betroffenen ihre Bereitschaft zur Abgabe des erforderlichen Geländes dokumentieren. Die Vorstellung, man könne die zur Schaffung der rechtlichen Grundlagen und zum Eigen-

tumserwerb notwendigen Verfahren gleichzeitig und unabhängig von dem zur Zeit laufenden Verfahren für die A/B-Linie betreiben, ist unrealistisch, weil sie rechtsstaatlichen Grundsätzen des Verwaltungshandelns widerspräche. Ein solches Verfahren der Linienfeststellung nach § 16 Fernstraßengesetz und der Planfeststellung nach §§ 17, 18 Fernstraßengesetz könnte erst dann eingeleitet werden, wenn vorher das laufende Planfeststellungsverfahren abgebrochen worden wäre. Würde sich auch gegen dieses erneute Verfahren bei den Betroffenen Widerstand erheben, bedeutete dies, je nach der Intensität des Widerstandes, eine Verzögerung von weiteren Jahren. Auch die Durchführung einer vereinfachten Teilflurbereinigung entlang der Trasse setzt das Vorhandensein eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses voraus. Nach Vorliegen dieser Voraussetzung wird jedoch das Flurbereinigungsverfahrens sofort durchgeführt werden.

### Gelände muß verfügbar sein

Dies alles macht deutlich, daß die zur Rettung des Rheingauers geforderte Nordumgehung nur dann eine brauchbare Alternative darstellt, wenn als eine wesentliche Grundlage für eine schnelle Verwirklichung das für die Trasse erforderliche Gelände zur Verfügung gestellt wird.

Um dies zu ermöglichen und zu erleichtern, wurden auf Veranlassung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft und Technik drei wichtige Voraussetzungen geschaffen:

1. Alle von der Trasse einer Nordumgehung betroffenen Grundstückseigentümer sind aus dem Grundstückskataster erfaßt und in einer Liste zusammengestellt worden, aus der für jeden ersichtlich ist, ob und gegebenenfalls mit welchem Flächenanteil er betroffen ist.
2. Das Hessische Landesamt für Bodenforschung ist beauftragt worden, in einem Bodenwertgutachten die Grundlagen für die Verkehrswertermittlungen der betroffenen Grundstücke, soweit es sich um Acker- und Weinbauland handelt, zu schaffen.
3. Es wird eine Kommission gebildet, die sich aus Vertretern der betroffenen Ortsvereine im Rheingauer Weinbauverband, des Weinbauamtes zu Eltville, des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik und des Hessischen Ministers für Landwirtschaft und Umwelt zusammensetzt und die Verkehrswertermittlungen sowie den Landtausch durchführen soll.

### Keine Nachteile bei Geländetausch

Darüber hinaus sind in jüngster Zeit durch zusätzliche Angebote wertvollen Tauschlandes neue günstige Möglichkeiten eröffnet worden, um den betroffenen Grundstückseigentümern auf Wunsch ausreichendes und mindestens gleichwertiges Ersatzland bereitstellen zu können.

Da hierbei trotz aller Bemühungen nicht ausgeschlossen werden kann, daß auch unverwertbare bzw. durch die Trasse

entwertete Grundstücksanschnitte entstehen, hat sich das Hessische Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt in Verbindung mit dem Landeskulturamt bereit erklärt, durch eine anschließende Flurbereinigung derartige Härten auszugleichen und im Sinne der vorliegenden Beschlüsse die Ersatzleistung zu erleichtern, sofern die erforderlichen Voraussetzungen vorliegen.

Die betroffenen Grundstückseigentümer können deshalb davon ausgehen, daß die Bereitschaft zu freiwilliger Landabgabe für sie keine Nachteile beim Tausch oder einer Geldentschädigung bedeuten wird. In dieser Situation sollten sie sich aber auch der Verantwortung bewußt sein, die sie auf sich nehmen, wenn sie trotz der angebotenen großzügigen Regelung ihr Handeln weiterhin nur auf einmal gefaßte Beschlüsse oder auf inzwischen entkräftete wirtschaftliche Befürchtungen begründen und nicht bereit sind, die Voraussetzungen für die Erhaltung der Rheinuferlandschaft zu schaffen.

#### Letzte Chance vor der Entscheidung

Die Unterzeichner wollen auch die letzte sich noch bietende Chance ausschöpfen, um die Rheinufer-Landschaft in ihrem einmaligen ursprünglichen Zustand zu erhalten und zu retten, und richten deshalb einen letzten eindringlichen Appell an die Betroffenen, im Bewußtsein der Verantwortung für die Erhaltung dieses wertvollen Kulturgutes, die

alle Bürger des Rheingaus mitzutrage haben, beizutragen zur Wahrnehmung dieser letzten Möglichkeit.

Hiermit könnte ein hervorragendes Beispiel gegeben werden für verantwortungsbewußtes und sinnvolles Tätigwerden und Zusammenwirken von echten Bürgerinitiativen zum Wohle der Allgemeinheit.

Es darf aber auch kein Zweifel darüber bestehen, daß bei einem Scheitern dieses letzten Versuches der Hessische Minister für Wirtschaft und Technik aufgrund seiner Verantwortung als Verkehrsminister dann alle Maßnahmen ergreifen muß, um im Interesse der Verkehrsteilnehmer und der Anlieger die unerträgliche Verkehrssituation durch Schaffung einer leistungsfähigen neuen Straße schnellstmöglich zu beseitigen.

Jeder interessierte und engagierte Bürger muß sich bewußt sein, daß in diesem Fall vor der Entscheidung des zuständigen Ministers die Entscheidung der Rheingauer Bürger liegt.

Heinz-Herbert Karry  
Hessischer Minister für  
Wirtschaft und Technik

Graf Eltz  
Präsident des Rheingauer  
Weinbauverbandes

Pfarrer Oeser  
Sprecher  
der Rhein-Main-Aktion  
gegen Umweltzerstörung



Abb. 23 Autobahn Nürnberg-Regensburg. Überquerung der Donau bei Sinzing

An den

Ministerpräsidenten des Landes Hessen

Herrn A. O s s w a l d

62 Wiesbaden

Bierstadter Str. 2

Betr.:

## Projekt Schottenring in Schotten/Vogelsberg

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident O s s w a l d !

Der Deutsche Rat für Landespflege ist durch Eingaben und Zeitungsmeldungen auf das Schottenring-Projekt im Naturpark Hoher Vogelsberg aufmerksam gemacht worden. Bereits in den vergangenen Jahren hat sich der Rat anhand zweier ähnlicher Projekte, des Sauerlandringes und der Rennstrecke im Südharz, intensiv mit der Problematik moderner Autorennstrecken in der Erholungslandschaft befaßt. Die zuständigen Landesregierungen haben damals die Stellungnahmen des Deutschen Rates für Landespflege geprüft, und letzten Endes sind beide Projekte abgelehnt worden. Nach eingehender Erörterung des Schottenring-Projektes nimmt der Deutsche Rat dazu wie folgt Stellung: Die Wiederbelebung des bis 1954 motorsportlich genutzten Schottenringes durch Ausbau zur Renn-, Test- und Schulungsstrecke muß mit heutigen Maßstäben unter Berücksichtigung der zwischenzeitlichen räumlichen Entwicklung gemessen werden; eine bloße Anknüpfung an eine motorsportliche Tradition ist daher nach fast zwanzigjähriger Unterbrechung keine ausreichende Begründung. Abgesehen davon hat der Große Hessenplan – Fremdenverkehrsentwicklungsplan – den zentralen und westlichen Vogelsberg – hier soll das fragliche Projekt verwirklicht werden – ausdrücklich als Urlaubs- und Naherholungsgebiet erklärt sowie Feriendörfer und Stauseen vorgesehen. Der Beschluß des Hessischen Kabinetts vom 16. Juni 1970 nennt als Fremdenverkehrsgebiet mit besonders guten Entwicklungsmöglichkeiten u. a. den zentralen und westlichen Vogelsberg und sieht die Förderung der dort liegenden Kurorte wie Gedern, Ilbeshausen – Hochwaldhausen, Laubach und Schotten vor.

Die Schaffung des Naturparkes Hoher Vogelsberg hat eine Entwicklung eingeleitet, die durch das Schottenringprojekt vollkommen in Frage gestellt würde, da dieses Projekt sich höchst nachteilig auf die Landschaft und ihren Erholungswert auswirken würde. Während die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch gezielte landschaftspflegerische Maßnahmen gemindert werden kann, ist das bei der Verlärmung der Landschaft und der Belastung der Luft durch Abgase und Staub durch Motorsportrennen nicht möglich. Obwohl beispielsweise der Hockenheimer Ring durch Wald abgeschirmt ist, kann der Lärm an Renntagen noch in 8–10 km Entfernung gehört werden.

Eine zusätzliche Quelle von Lärm, Abgasen und Staub ist an Renntagen der An- und Abreiseverkehr. Der weiterhin angestrebte Bau von Hubschrauber-Landeplätzen und Anlagen für den Motorflugsport sowie für Fallschirmabsprünge führt zu einer zusätzlichen Lärmbelastung weiter Teile des Naturparkes Hoher Vogelsberg.

Es dürften wohl keine Zweifel daran bestehen, daß unter

diesen Umständen der Wohn- und Erholungswert des betroffenen Gebietes so stark gemindert wird, daß eine Fortsetzung der bisherigen Erholungsnutzung nicht möglich sein wird. Das Schottenringprojekt und die weiteren damit verknüpften Vorhaben werden außer zu einer Umstrukturierung auch zu einer Verschlechterung der Wirtschaftsstruktur führen. Für die öffentliche Hand sind diese Projekte mit Folgelasten verbunden, die allein schon erhebliche Mittel erfordern.

Bevor daher nur zweifelhafter Vorteile wegen Maßnahmen eingeleitet werden, die eine der bisherigen wirtschaftlichen Grundlagen dieses Raumes, die Erholungsnutzung, zerstören, sollte geprüft werden, mit welchen Maßnahmen und Mitteln die bisherigen Nutzungen intensiviert werden können.

Die Möglichkeiten der Erholungsnutzung sind im Naturpark Hoher Vogelsberg noch längst nicht ausgeschöpft. Auf diesem Sektor besteht ein ausgesprochener Mangel an guten Hotels und guter Gastronomie. Die Anhebung der Qualität dieser Einrichtungen ist eine Voraussetzung für eine Belebung des Fremdenverkehrs. Um einen Anreiz für privatwirtschaftliche Investitionen auf diesem Gebiet zu schaffen, muß die Landschaft gezielt zur Erholungslandschaft weiterentwickelt werden. Für die Allgemeinheit zugängliche und für die Erholung erschlossene Wasserflächen sind in der Bundesrepublik ein ausgesprochener Mangelfaktor. Die Erschließung des neuen Stausees zwischen Schotten und Rainrod ist daher eine Maßnahme, welche die Attraktivität des Raumes erheblich steigern wird. Sie sollte nicht durch Projekte wie das des Schottenringes gestört werden.

Hessen würde durch den Bau des Motodroms seinen guten Ruf, den es sich in der Bundesrepublik Deutschland durch die Einrichtung des ersten Naturparks nach dem Krieg, den Naturpark Hoher Vogelsberg, und spätere Einrichtung weiterer 8 Naturparke erworben hat, aufs Spiel setzen.

Der Schutz der natürlichen Umwelt hat heute einen Stellenwert erreicht, der höher anzusetzen ist als ökonomische Zielsetzungen. Das bedeutet, daß jede Belastung der Landschaft und des Naturhaushaltes unter diesem Gesichtspunkt gewertet werden muß. Hierzu tritt der zunehmende Bedarf an Gebieten für Erholung und Freizeit der Gesellschaft für heute und morgen.

Da die Bereitstellung von Erholungsgebieten als Daseinsvorsorge in den Aufgabenbereich des Staates fällt, bitten wir Sie, sehr geehrter Herr Ministerpräsident, im Auftrage der Mitglieder des Deutschen Rates für Landespflege, das Schottenringprojekt und die damit verknüpften weiteren Vorhaben wegen ihrer nachteiligen Auswirkungen auf die Erholungslandschaft des Naturparkes Hoher Vogelsberg

nicht zu unterstützen und auch nicht zu genehmigen. Vielmehr sollten alle Bestrebungen gefördert werden, die der Erholungsnutzung im Naturpark Hoher Vogelsberg dienlich sind.

Der Minister für Wirtschaft und Technik, Herr K a r r y, hat ein Schreiben gleichen Inhalts, der Minister für Landwirtschaft und Umwelt, Herr Dr. B e s t, eine Abschrift dieses Schreibens erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

E. STEIN  
(Prof. Dr. Erwin Stein)

L. BERNADOTTE  
(Graf Lennart Bernadotte)  
– Sprecher des Rates –



Abb. 24 Straßenausbau unter Schonung des alten Eichenbestandes – Beispiel für die Erhaltung eines Naturdenkmals beim Ausbau

## Anschriften der Autoren

Dr.-Ing. W. Heubling  
Ministerialdirektor i. R.  
53 Bonn-Holzlar, Grüner Weg 41

Prof. Dr. K. Oetle  
Institut für Verkehrswirtschaft und öffentliche Wirtschaft  
der Universität München  
8 München 22, Ludwigstraße 28

Prof. Dr. H. Jürgensen  
Institut für Europäische Wirtschaftspolitik der Universität Hamburg  
2 Hamburg 13, Von-Melle-Park 9

Dr.-Ing. W. Ruske  
Institut für Stadtbauwesen der Rhein.-Westf.  
Techn. Hochschule Aachen  
51 Aachen, Postfach

## Bildnachweis

|  |                |
|--|----------------|
| N. v. Bodman                                   | Abb. 11–13     |
| Deutsches Institut für<br>Wirtschaftsforschung | Abb. 18        |
| G. Fritzsche                                   | Abb. 8, 20, 21 |
| R. Herzog                                      | Abb. 22        |
| M. Köhler                                      | Abb. 24        |
| H. Köster                                      | Abb. 9         |
| E. Kühn  | Abb. 7         |
| P. R. Mäcke                                    | Abb. 15–17     |
| O. Meckel                                      | Abb. 4, 6      |
| M. Prugger                                     | Abb. 1, 23     |
| Rübenach                                       | Abb. 3, 5      |
| G. Sokolowski                                  | Abb. 10        |
| W. Strack                                      | Abb. 2         |
| F. Thorbecke                                   | Abb. 14        |
| E. Zwicker                                     | Abb. 19        |

# Schriftenreihe des Deutschen Rates für Landespflege

## Gesamtverzeichnis

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| Heft Nr. 1<br>September 1964  | Straßenplanung und Rheinuferlandschaft im Rheingau<br>Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Gassner   |
| Heft Nr. 2<br>Oktober 1964    | Landespflege und Braunkohlentagebau<br>Rheinisches Braunkohlengebiet   |
| Heft Nr. 3<br>März 1965       | Bodenseelandschaft und Hochrheinschifffahrt<br>mit einer Denkschrift von Prof. Erich Kühn  |
| Heft Nr. 4<br>Juli 1965       | Landespflege und Hoher Meißner   |
| Heft Nr. 5<br>Dezember 1965   | Landespflege und Gewässer<br>mit der „Grünen Charta von der Mainau“  |
| Heft Nr. 6<br>Juni 1966       | Naturschutzgebiet Nord-Sylt<br>mit einem Gutachten der Bundesanstalt für Vegetationskunde, Naturschutz und<br>Landschaftspflege, Bad Godesberg |
| Heft Nr. 7<br>Dezember 1966   | Landschaft und Moselausbau   |
| Heft Nr. 8<br>Juni 1967       | Rechtsfragen der Landespflege<br>mit „Leitsätzen für gesetzliche Maßnahmen auf dem Gebiet der Landespflege“                                    |
| Heft Nr. 9<br>März 1968       | Landschaftspflege an Verkehrsstraßen<br>mit Empfehlungen über „Bäume an Verkehrsstraßen“   |
| Heft Nr. 10<br>Oktober 1968   | Landespflege am Oberrhein  |
| Heft Nr. 11<br>März 1969      | Landschaft und Erholung  |
| Heft Nr. 12<br>September 1969 | Landespflege an der Ostseeküste  |
| Heft Nr. 13<br>Juli 1970      | Probleme der Abfallbehandlung  |
| Heft Nr. 14<br>Oktober 1970   | Landespflege an der Nordseeküste   |
| Heft Nr. 15<br>Mai 1971       | Organisation der Landespflege  |
| Heft Nr. 16<br>September 1971 | Landespflege im Alpenvorland   |
| Heft Nr. 17<br>Dezember 1971  | Recht der Landespflege   |
| Heft Nr. 18<br>Juli 1972      | Landespflege am Bodensee   |
| Heft Nr. 19<br>Oktober 1972   | Landespflege im Ruhrgebiet   |
| Heft Nr. 20<br>April 1973     | Landespflege im Raum Hamburg   |
| Heft Nr. 21<br>November 1973  | Gesteinsabbau im Mittelrheinischen Becken  |
| Heft Nr. 22<br>Mai 1974       | Landschaft und Verkehr   |

Auslieferung: Buch- und Verlagsdruckerei Ludw. Leopold KG, 53 Bonn 1, Postfach · Tel. (0 22 21) 65 45 51

## DEUTSCHER RAT FÜR LANDESPFLEGE

|                  |   |
|------------------|---|
| Schirmherr:      | Bundespräsident D. Dr. Dr. Gustav Heinemann                       |
| Mitglieder:      | Graf Lennart Bernadotte, Schloß Mainau – Sprecher des Rates       |
|                  | Prof. Dr. Konrad Buchwald, Hannover                               |
|                  | Dr. Helmut Klausch, Essen   |
|                  | Dr.-Ing. E. h. Hans Werner König, Essen                           |
|                  | Prof. Erich Kühn, Aachen  |
|                  | Prof. Dr. h. c. Kurt Lotz, Heidelberg                             |
|                  | Prof. Dr. Gerhard Olschowy, Bonn – Geschäftsführer des Rates      |
|                  | Prof. Wolfram Pflug, Aachen                                       |
|                  | Prof. Dr. Erwin K. Scheuch, Köln                                  |
|                  | Regierungspräsident a. D. Hubert Schmitt-Degenhardt, Aachen       |
|                  | Staatssekretär i. R. Dr. Dr. h. c. Theodor Sonnemann, Bonn        |
|                  | Prof. Dr. Julius Speer, Fischhausen, Schliersee                   |
|                  | Staatsminister a.D. Prof. Dr. Erwin Stein, Annerod bei Gießen     |
|                  | Dr. h. c. Alfred Toepfer, Hamburg                                 |
|                  | Prof. Dr. phil. Dr. med. Rudolf Wegmann, Maxhöhe, Starnberger See |
|                  | Dr. Benno Weimann, Recklinghausen                                 |
| Geschäftsstelle: | 53 Bonn-Bad Godesberg, Heerstraße 110, Telefon 02221/355851       |