

Wann sind Ortsumfahrungen sinnvoll?

Viele Gemeinden leiden unter Straßenverkehr. Die Standard(schein)lösung sind Ortsumfahrungen - sie sollen den Verkehr beschleunigen und um die Orte herum leiten und somit die Anwohner von den negativen

Folgen des Autoverkehrs entlasten. **Doch statt der angestrebten Verbesserung entstehen durch**

die neuen Straßen nicht selten neue Probleme: in bisher ruhigen Wohngebieten nimmt der Lärm zu.

Unberührte Landstriche werden versiegelt und zerschnitten, die Schadstoffbelastung nimmt zu. Auch Studien

haben bewiesen, dass viele Ortsumfahrungen keine wirkliche Entlastung für die Orte darstellen – sondern nur eine Art Umverteilung darstellen. Das führt im schlimmsten Fall sogar oft noch zu einem

Zerfall der Dorfgemeinschaft.

Meist leiten die Ortsumfahrungen wesentlich weniger Verkehr um einen Ort herum als erhofft.

Der Hauptgrund

ist, dass in vielen Fällen die Fahrt im Ort beginnt oder endet (Ziel und Quellverkehr). **Der innergemeindliche**

Verkehr (Binnenverkehr) wird oft unterschätzt. Das heißt, die Umgehungsstraße nimmt nur Durchgangsverkehr auf. Und auch diesen nur teilweise: So kann eine südlich der Stadt verlaufende

Umfahrung neben dem Ost-West-Verkehr nur die Fahrten in west-südlicher und ost-südlicher Richtung

aufnehmen. Die Fahrten von und nach Norden werden weiter durch den Ort verlaufen. Hörbar leiser wird

es erst, wenn der Verkehr halbiert werden kann.

Zur Lösung von Verkehrsproblemen sind Strategien nötig, die alle Verkehrsträger sinnvoll verbinden.

Oberste Ziele einer solchen Politik müssen die Vermeidung von Verkehr und die Minderung des Flächenverbrauchs sein. Radfahren und zu Fuß gehen muss gefördert werden, ebenso wie die öffentlichen

Verkehrsmittel. Weniger Autoverkehr bekommt man nicht durch den Bau einer Umgehungsstraße,

sondern nur durch Verkehrsmeidung, Verkehrsberuhigung unter Berücksichtigung von Shared Space und

Verlagerung auf den Umweltverbund aus öffentlichem Verkehr, Radfahren und zu Fuß gehen.

Ortsumfahrungen werden oft erst nach Jahrzehnten der Diskussion und Planung gebaut. Sie sind also

keine schnelle Problemlösung. Sie verhindern ggf sogar alternative Lösungen, weil man ja augenscheinlich

eine Lösung gefunden hat. Allein bei den Bundesstraßen warten im Bundesverkehrswegeplan 1.300

Ortsumfahrungen auf ihre Verwirklichung.

Ortsumfahrungen sind nur sinnvoll, wenn:

- alle **Möglichkeiten zur Vermeidung, Verlagerung und Beruhigung ausgeschöpft** sind,
- der **Durchgangsverkehr wirklich den Löwenanteil am Verkehr** stellt,
- der Verkehr in der Ortsdurchfahrt dauerhaft erheblich reduziert wird,
- die Lärmbelastung an der Ortsdurchfahrt mindestens hörbar reduziert wird,
- die neue Straße **keinen zusätzlichen Verkehr** auslöst (induzierter Verkehr),
- dadurch keine attraktiven Strecken für den LKW-Mautausweichverkehr entstehen,
- **keine zusätzlichen Verkehrssicherheitsprobleme** auf der Ortsumfahrung entstehen,
- die **städtebaulich Aufwertung und der Rückbau der früheren Ortsdurchfahrt geregelt** ist,
- keine neuen Baugebiete entlang der Ortsumfahrung entstehen,
- nicht ausgerechnet die für die Lebensmittelproduktion hochwertigsten Böden versiegelt werden,
- der **Einzelhandel nicht einen Großteil seiner Laufkundschaft** verliert;

Um Widerstände von Anwohnern, die zeitraubende Verfahren in Gang setzen können, an einer geplanten Ortsumgehung zu vermeiden und schnell einen Konsens für eine Ortsumfahrung zu erreichen, **werden**

gerne Tunnellösungen favorisiert. Dabei wird oft übersehen, dass:

- Tunnel erheblich **höhere Baukosten** als offene Ortsumfahrungen verursachen,
- hohe **laufende Unterhaltskosten** insbesondere für Beleuchtung und Entlüftung entstehen,
- ein Eingriff in den Grundwasserhaushalt stattfinden kann,
- Entlüftungsbauwerke Abgase konzentriert und i.d.R. ungereinigt an die Luft abgeben,
- Tunnel ein erhöhtes **Brandrisiko** aufweisen;

Die Entscheidung für eine Ortsumfahrung will also gut überlegt sein.

Quelle: <http://www.bund.net/index.php?id=1392>

Infos: http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/verkehr/infrastruktur/20040000_verkehr_fakten_ortsumfahrung.pdf

Eckart Heinrichs, Rainer Schneewolf, Axel Stein 2001: Ortsumfahrungen für Kleinstädte? – verkehrstechnische

Betrachtungen. - Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung

Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) 2003: Handbuch Umfahrungsstrassen

Dr. Anton Hofreiter

Mitglied des Deutschen Bundestages

Platz der Republik 1

D-11011 Berlin

Jakob-Kaiser-Haus, Raum 2.769

☐ (030) 227 - 7 45 15

☐ (030) 227 - 7 66 45

☐ anton.hofreiter@bundestag.de