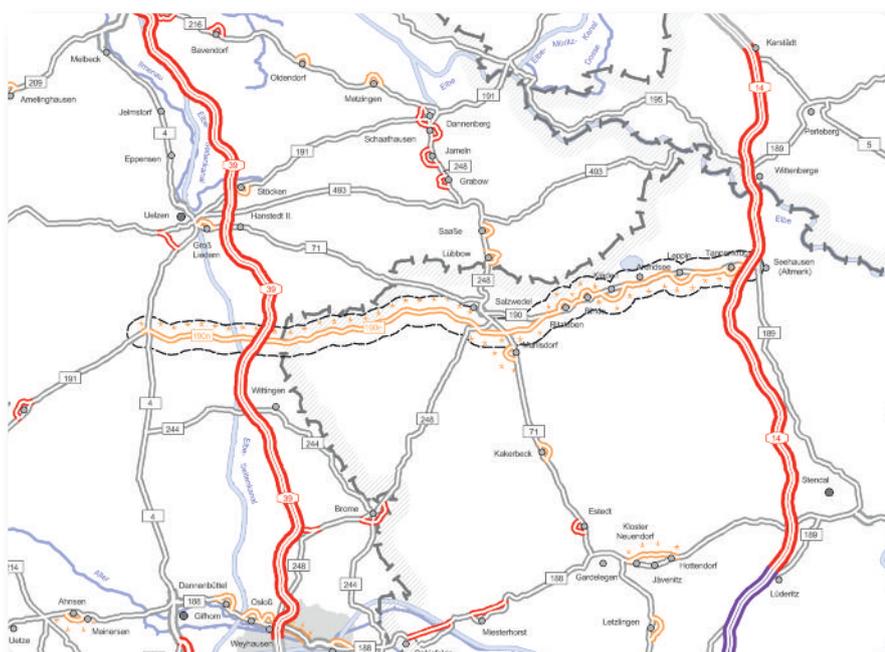


B 190n: Leere Straße, große Schäden

Die B 190n ist Teil des „Hosenträgers“ – eines gigantisch überdimensionierten Infrastrukturprojekts der frühen 1990er Jahre. Die Bundesstraße verbindet Brandenburg und das Wendland und dient als Mittelsteg zwischen dem linken „Hosenträger“, der geplanten A 39 von Lüneburg bis Wolfsburg und dem rechten „Hosenträger“, der im Bau befindlichen A 14 zwischen Schwerin und Magdeburg. Die Verkehrsbelastung in dieser Region rechtfertigt in keinem dieser Vorhaben eine Neubauplanung. Statt des dreispurigen Neubauprojekts B 190n neben der parallel verlaufenden alten B 190 reicht die bestehende Straße für die prognostizierten 5.000 Kraftfahrzeuge pro Tag – gegebenenfalls mit punktuellen Optimierungsmaßnahmen – auch in 2030 völlig aus.



Kurzsteckbrief

Die 90 Kilometer lange Bundesstraße durch Niedersachsen und Sachsen-Anhalt soll eine angeblich „leistungsfähige Verbindung“ in Ost-West-Richtung bieten. Obwohl der Nutzen gering und die Umweltschäden hoch sind, halten Industrie- und Handelskammern und Kommunalpolitiker*innen am Neubau der B 190 fest.

Länge: 89 km	Kosten (2014): 294 Mio.	VB: WB* / NKV: 1,6
Zwei-/dreistreifiger Neubau	VFS 0/1*: Ja	Kfz/24 h in 2030: 5.000
Umweltbetroffenheit: „hoch“	Raumordn. Bedeutung: „hoch“	Städtebaul. Bedeutung: „mittel“

*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „grobräumlich“; II = „überregional“

WB* = Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Das Projekt darf planerisch vorangetrieben werden. Es kann auch in den „Vordringlichen Bedarf“ hochgestuft werden.

Der Richtlinien- und Kraftfahrstraßenentwurf

Eine zweispurige Bundesstraße hat eine Kapazität für bis zu 20.000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Die offizielle Prognose von 5.000 Fahrzeugen am Tag für die B 190n zeigt, dass es keinen Bedarf für einen Neubau gibt. Die Bestandsstraße ist vollkommen ausreichend, zusätzliche Ortsumfahrungen könnten ggf. stärker belastete Ortschaften entlasten.

Ein Gutachten des BVMl ordnete die B 190n in die Verbindungsfunktionsstufe O/1 für großräumige Relationen ein. Zudem muss diese Straße, um eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h zu erreichen, als Kraftfahrstraße ausgewiesen werden. Auf die Stufe VFS O/1 dürfen aber laut den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (Ausgabe 2012) nur Projekte eingestuft werden, für die die Verkehrsprognose bei über 10.000 Kraftfahrzeugen pro Tag liegt. Bei niedrigeren Zahlen soll eine Abstufung geprüft werden. Die Richtlinien werden von den Straßenbauverwaltungen offenkundig falsch angewendet, um ein überdimensioniertes und überteuertes Projekt durchzusetzen.

Eingriffe in die Natur

Die Umweltbetroffenheit des Neubauprojektes wird als hoch bewertet. 8.255 Hektar bisher unzerschnittene verkehrsarme Räume würden durch den Neubau durchschnitten oder stark beeinträchtigt. Darunter Waldgebiete, Äcker und Grünland, die Großsäugerfunktionsräume bilden. Die Trasse quert außerdem mehrere Überschwemmungsgebiete, unter anderem ein fließgewässerbegleitendes FFH-Gebiet, das durch einen Brückenneubau belastet werden würde. Auch wird der Biotopverbund des Grünen Bandes an einer Stelle zerschnitten.

Alternativen per Definition ausgeschlossen

Die Straßenbaubehörde hat bei Umweltinstituten einen Vergleich der offiziellen zwei- bis dreispurigen Neubauvariante und einer Ausbaualternative beauftragt. Es handelte sich dabei allerdings nicht um die von Bürgerinitiativen und Umweltverbänden geforderte Alternative der Nutzung und abschnittswise Ertüchtigung der Bestandstraße plus einzelner Ortsumfahrungen (Nullplus-Variante). Stattdessen ließ sie einen durchgängig dreispurigen Ausbau auf der Bestandstraße, die als Kraftfahrstraße ausgewiesen wird, untersuchen. Das bedeutet auch, dass zusätzliche zwei Spuren für den Langsamverkehr angeboten werden müssen und eine

zwei- und dreispurige Straße parallel, manchmal unmittelbar nebeneinander geführt werden. Diese nur auf der Auswertung von Kartenmaterial und ohne Ortsbesichtigungen basierende Vergleichsstudie kommt zu dem Ergebnis, die offizielle Neubauvariante sei vorzuziehen. Eine Stellungnahme von Prof. Peter Pez von der Leuphana-Universität Lüneburg kritisierte in 2011, dass das Auftragsgutachten mit einer solchen „Bedingungslage ein nachteiliges Abschneiden der Nullplus-Variante nahezu automatisch generiert.“¹⁸ Die Straßenbaubehörde hätte einen falschen Kostenvergleich angesetzt und die Rodung von Waldbeständen berechnet, die unverändert weiter bestehen bleiben könnten. Zudem sei übersehen worden, dass ortsnahe Umfahrungen die Ortschaften wesentlich besser vom Binnenverkehr entlasten könnten.

Alternative

Der BUND spricht sich gegen den Bau der B 190n aus. Die schonendste Lösung ist die Nullplus-Variante: bedarfsgerechter Ausbau der bestehenden B 190 gegebenenfalls mit dreistreifigen Überholmöglichkeiten sowie Neubau von Ortsumfahrungen zur Entlastung besonders stark belasteter Ortschaften.

Fazit

Die B 190n muss auf Basis der Datenlage nicht als großräumige, sondern als überregionale Verbindung eingestuft und in die Verbindungsfunktionsstufe II eingeordnet werden. Auf dieser Basis muss eine umfassende Neubewertung des Projekts vorgenommen werden und eine Entscheidung gegen die B 190n, zugunsten der wesentlich kostengünstigeren, umweltverträglicheren und bedarfsgerechten Nullplus-Ausbaualternative getroffen werden.

Kontaktpersonen

Für Sachsen-Anhalt:

Dieter Leupold, Fon: 01 51/12 55 88 30, Mail: gruenesband@bund-sachsen-anhalt.de

Für Niedersachsen:

Inga Niederhausen, Mail: Inga.Niederhausen@nds.-bund.net

Carlos Kuhlmann, Mail: Carlos.Kuhlmann@nds.bund.net

¹⁸ LEUPHANA 2011, S. 6