

Alternative zum Neubau der B 190 im BVWP 2015 umsetzen! BUND meldet Null-Plus-Variante durch Verzicht auf Neubau und Umbau der Ortsdurchfahrten sowie Prüfung lokal wirksamer Entlastungsmaßnahmen an.

Stand: 30.9.2013

Die Länder Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Niedersachsen melden den zweispurigen Neubau der B 190 an.

Der BUND meldet die Alternative einer Null-Plus-Variante durch Verzicht auf Neubau und den Umbau von Ortsdurchfahrten an. Ggf. sind lokal Maßnahmen eines Ausbaus auf 2+1 Spuren und einzelner Ortsumfahrungen zu prüfen.

Erläuterungen:

Der BUND meldet für das Gesamtkonzept der B 190n von Niedersachsen bis Brandenburg die Null- bzw. Null-Plus-Variante an. Der BUND fordert den stadtverträglichen Umbau der Ortsdurchfahrten zu prüfen und gegebenenfalls lokale Lösungen weiterzuverfolgen.

Die Verkehrsbelastung auf der bestehenden B 190 war im Jahr 2010 mit 3200 bis 4500 Kfz/24h ausgesprochen gering. Diese Zahlen rechtfertigen keinen großdimensionierten Neubau, sondern verlangen kleine Lösungen, die sich am Bestand orientieren.

Durch einen Verzicht des B190n Gesamtprojektes von der geplanten A 39 bis nach Brandenburg (über die geplante A 14 hinaus in Richtung A 24) bleiben bundesweit bedeutsame unzerschnittene Räume erhalten.

Geringe Verkehrsbelastung

Verkehrlich besteht keine Notwendigkeit eines Neubaus, denn die Verkehrsströme zwischen den größeren städtischen Viereck Hamburg – Schwerin – Magdeburg – Wolfsburg lassen sich über das vorhandene gut ausgebaute Autobahnnetz hinreichend abwickeln.

Die verkehrlichen Beziehungen zwischen regionalen Zentren, wie z.B. Uelzen und Wittenberge/ Perleberg u.a., rechtfertigen und auf lange Sicht keine Planung für große Verkehrsmengen. Selbst wenn die A 39 und die A 14 wie geplant gebaut wird der Querverkehr zwischen diesen Nord-Süd-Achsen in bescheidenem Rahmen verbleiben, weil auf Höhe der Agglomerationsräume bereits attraktivere Autobahnverbindungen existieren (A 2 und A 24).

Alternativvorschlag:

Die Ertüchtigung bestehender Bundesstraßen wie die B 71 (Ortsumfahrungen und 2+1-Fahrspursystem mit alternierendem Überholstreifen, aber nicht auf ganzer Länge, sondern dort, wo es naturverträglich möglich ist) kann die heutigen und zukünftigen Verkehre problemlos aufnehmen *und* bereits erheblich beschleunigen.

Ortsumfahrungen einer ertüchtigten Bundesstraße ziehen mehr Verkehr aus den bisherigen Ortsdurchfahrten ab als ein Straßenneubau in einiger Entfernung von den Siedlungen, weil zwischen Letzteren Verkehre stattfinden, für die eine Ortsumfahrung umwegig ist. Niemand gewinnt, wenn aus *einer* belasteten Verkehrsachse *zwei* werden.

Der Neubau einer Trasse ist absehbar deutlich teurer als die Ertüchtigung im Bestand. Der Neubau würde darüber hinaus Flächenzerschneidungsprobleme für Biotope und Agrarflächen mit sich bringen, also viele neue Probleme schaffen, die den möglichen Nutzenvorteil gegenübersteht.

Die Erwartung, dass Straßenbau Arbeitsplätze schafft, ist schon seit über drei Jahrzehnten selbst für Autobahnen nicht belegbar, dies dann von Bundesstraßen zu erwarten, ist absurd. Eine Serie von Studien hat nachgewiesen, dass eine Verdichtung des bereits dichten Verkehrsnetzes in Deutschland keine bedeutsamen Erreichbarkeitsvorteile mehr liefert. Die Vielzahl und Bedeutung anderer Standortfaktoren ist für die Lokalisierung wirtschaftlicher Aktivitäten ungleich wichtiger. Außerdem schaffen Verkehrswege nicht nur (geringfügige) Absatzverbesserungen, sie erleichtern auch das Auftreten von Konkurrenten in unserer Region – Verkehr ist eben keine Einbahnstraße.

Exemplarische Beschreibung der Situation (und möglichen Lösung) bei Salzwedel:

In Salzwedel gibt es aus Richtung Osten (von der B 190) kommend für Verkehre in Richtung Uelzen/Hamburg bereits die B 71. In Richtung Süden nach Wolfsburg gibt es bereits die B 248. Selbst wenn die B 190 westlich von Salzwedel neu gebaut werden sollte und es zusätzlich die A 39 geben würde, ist es wahrscheinlich, dass die Verkehre die oben genannten kürzeren Strecken nutzen würden.

Bei der B 71 müsste vor allem für Bergen an der Dumme eine Lösung gefunden werden. Eine Umfahrung ist bereits im Bedarfsplan 2004 enthalten und müsste gegebenenfalls nochmals geprüft werden. Salzwedel wird bereits im Norden von der B 71 umfahren. Es ist zu prüfen, inwieweit diese Trasse in Richtung Osten an der Bahnlinie entlang verlängert werden könnte, bis sie östlich von Pretzier wieder auf die bestehende B 190 trifft. Auch südlich von Salzwedel existiert zumindest teilweise bereits eine B 248 Umfahrung.

Beachtet man diese Ausführungen, wird eine B 190 neu westlich und südlich von Salzwedel obsolet.

Kontakt:

Name des Verbandes: BUND e.V. (Bundesverband)
Bearbeiter: Dr. Werner Reh
Telefon: 030/27586435
Adresse: Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin
E-Mail: werner.reh@bund.net