

## **BUND-Alternative zur B 247 Duderstadt umsetzen! BUND meldet bestandsnahen Ausbau der B 247 zur Prüfung an**

Stand: 30.9.2013

### **Zusammenfassung**

Das Land Niedersachsen hat für den BVWP 2015 das folgende Fernstraßenvorhaben angemeldet: B 247 von Duderstadt bis Landesgrenze Niedersachsen/Thüringen (Länge: 3,2 km)

Damit sind erhebliche Umwelteingriffe verbunden. Außerdem stagniert das Verkehrsaufkommen (vgl. [http://www.bast.de/cln\\_033/nn\\_42244/DE/Statistik/Verkehrsdaten-Downloads/2010/Manuelle-Zaehlung-2010.html](http://www.bast.de/cln_033/nn_42244/DE/Statistik/Verkehrsdaten-Downloads/2010/Manuelle-Zaehlung-2010.html): Straßenverkehrszählungen 2010: Bundesstraßen und Bundesautobahnen) im Raum Duderstadt (vgl. SVZ 2005 und SVZ 2010). Auf einigen Abschnitten der B247 (BASt-Dauerzählstelle Ferna: [http://www.bast.de/cln\\_030/nn\\_472408/DE/Aufgaben/abteilung-v/referat-v2/v2-verkehrszaehlung/Aktuell/zaehl\\_aktuell\\_node.html?\\_nnn=true&filter=true&submit=Suche+starten&dtvKfz=&dtvSv=&tland=16&tstr=&tstrTyp=B&ttdetail=4442&tmap=0](http://www.bast.de/cln_030/nn_472408/DE/Aufgaben/abteilung-v/referat-v2/v2-verkehrszaehlung/Aktuell/zaehl_aktuell_node.html?_nnn=true&filter=true&submit=Suche+starten&dtvKfz=&dtvSv=&tland=16&tstr=&tstrTyp=B&ttdetail=4442&tmap=0)) ist das Verkehrsaufkommen stark rückläufig. So hat der DTV-Kfz an der Zählstelle Ferna zwischen 2004 und 2012 um rund 30 Prozent abgenommen.

Daher schlagen wir als Variante vor:

**Bestandsnaher Ausbau der vorhandenen B 247 von Duderstadt („Am Euzenberg“) bis Landesgrenze Niedersachsen/Thüringen (Länge: 3,2 km).**

### **Beschreibung der Variante**

Der vorhandene Straßenquerschnitt der B 247 kann im gesamten Verlauf das künftig zu erwartende stark rückläufige Verkehrsaufkommen aufnehmen, so dass ein bestandsnaher Ausbau ausreichend ist. Innerhalb der Ortslagen Duderstadt und Gerblingerode ist der Einbau von Fahrbahndecken aus offenporigem Asphalt („Flüsterasphalt“) vorzusehen.

Die Variante bindet im Bereich des künftigen Kreisverkehrsplatzes in der Straße „Am Euzenberg“ an die im Bau befindliche VKE 2 der Ortsumgehung Duderstadt/Westerode an und folgt dem Verlauf folgender Straßen: Industriestraße, Wolfsgärten, Schützenring, Worbiser Straße und Gerblingeröder Straße.

Die Bemautung des Lkw-Verkehrs auf der B 247 zwischen Leinefelde und Katlenburg kann außerdem dazu beitragen, Mautausweichverkehre zu reduzieren.

### **Kritik des offiziellen Vorhabens**

Umweltwirkungen (vgl. dazu auch die Oberziele der „Grundkonzeption für den BVWP 2015“)

- Natur- und Landschaftsschutz:

Der Bau des Sütteils der Ortsumgehung Duderstadt beansprucht eine Grundfläche von 36,7 Hektar, davon 5,38 Hektar Wald und 26,57 Hektar landwirtschaftliche Nutzfläche. Im Bereich des Pferdebergs westlich von Gerblingerode sind massive Umwelteingriffe notwendig. So würde nördlich des geplanten Pferdebergtunnels die Trasse der B 247 in einem Einschnitt von 15 Meter Tiefe und 74 Meter Breite verlaufen. Auch südlich des Tunnels wären starke Eingriffe vorzunehmen. Vom Südportal des Pferdebergtunnels bis zur Landesgrenze verläuft die Trasse weitgehend in Einschnitt- bzw. Anschnittlage.

Die aufwändige Trassierung in Einschnitten sowie der rund 400 Meter lange Pferdebergtunnel erfordern starke Erdbewegungen von insgesamt 656.000 m<sup>3</sup>.

- **Lärminderung (insbes. bei Ortsumfahrungen):**  
Die Lärminderung fällt sehr gering aus, da bezogen auf Duderstadt etwa 90 Prozent des Verkehrs Ziel- und Quellverkehr ist. Der Verkehr würde künftig statt über die Worbiser Straße über die Straße „Am Euzenberg“ die Innenstadt erreichen. Die Belastungen werden nur innerhalb des Stadtgebiets verlagert. Selbst in der Ortslage Gerblingerode würde nach Realisierung des Vorhabens ein Aufkommen von 4.000 – 5.000 Kfz verbleiben.
- **Schaffung städtebaulicher Potenziale (insbes. bei Ortsumfahrungen):**  
Die städtebaulichen Auswirkungen für Duderstadt bleiben sehr begrenzt, da der Ziel- und Quellverkehr innerhalb des Stadtgebiets lediglich verlagert wird.
- **Abbau von Erreichbarkeitsdefiziten:**  
Das Vorhaben leistet keinen Beitrag zum Abbau von Erreichbarkeitsdefiziten, da schon heute die Anforderungen der RIN erreicht werden (Verbindung zwischen Mittelzentren).
- **Sonstiges (Verkehrsprognose):**  
Dem Vorhaben liegt eine anzuzweifelnde Verkehrsuntersuchung/Verkehrsprognose zu Grunde. So wird bis 2025 eine Verkehrszunahme von 16 % erwartet. Diese Zunahme ist bereits aufgrund der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung von Duderstadt (Abnahme der Einwohnerzahl bis 2030 auf 16.000 bis 18.000 Einwohner; Rückgang der Einwohnerzahl zwischen 2011 und 2030 zwischen 15 und 25 %) und auch im benachbarten Eichsfeldkreis (-18,6 % zwischen 2009 und 2030) völlig unrealistisch. Allein die zu erwartende demographische Entwicklung der Region macht eine Analyse der Robustheit der Planung in jedem Fall erforderlich, denn der zu erwartende weitere Rückgang der Verkehrsbelastung nach 2025, stellt die Maßnahme grundsätzlich in Frage. Dieser Bevölkerungsrückgang ist so stark ausgeprägt, dass dadurch das regionale Verkehrsaufkommen abnimmt. Eine Zunahme des Verkehrsaufkommens ist von 2005 bis 2025 aber in keinem Fall zu erwarten. Für den Schwerverkehr wird in der Verkehrsuntersuchung ebenfalls eine Zunahme von 16 % erwartet. Begründet wird dies mit der Fertigstellung der A 38. Diese Argumentation ist absolut nicht nachvollziehbar, denn durch die Fertigstellung der A 38 ist vielmehr eine Verlagerung von Schwerverkehren von der B 446 bzw. der B 247 auf die A 38 zu erwarten. Betrachtet man die Entwicklung des Schwerverkehrs an den Zählstellen im Stadtgebiet von Duderstadt, so ist beim Vergleich der Ergebnissen der SVZ 2005 und 2010 an diesen Zählstellen erkennbar, dass der Schwerverkehr in nur fünf Jahren um 27,6 % abgenommen hat (von 2.900 auf 2.100 SV/24h). Das bedeutet, dass auch aufgrund der Entwicklung im Schwerverkehr keine Zunahme des Verkehrs zu erwarten ist.
- **Kosten:**  
Für den Südtel der Ortsumgehung Duderstadt sind Kosten in Höhe von 31,9 Millionen Euro veranschlagt.

### **Vorteile des Alternativvorschlages gegenüber dem offiziellen Vorschlag**

- **Umwelt:**  
Für die vorgeschlagene Variante ist keine zusätzliche Flächeninanspruchnahme notwendig, so dass keine Umwelteingriffe vorgenommen werden müssen.
- **Kosten:**  
Für den bestandsnahen Ausbau sind überschlägig Kosten von rund 0,5 Millionen Euro je Kilometer zu veranschlagen, so dass die Gesamtkosten unter 2 Millionen Euro liegen dürften.

**Kontakt und weitere Informationen:**

Name des Verbandes: BUND Niedersachsen  
Bearbeiter: Dr. Marita Wudtke  
Telefon: 0511/9656918  
Adresse: Postfach 1106 / 30011 Hannover  
E-Mail: [marita.wudtke@bund.net](mailto:marita.wudtke@bund.net)