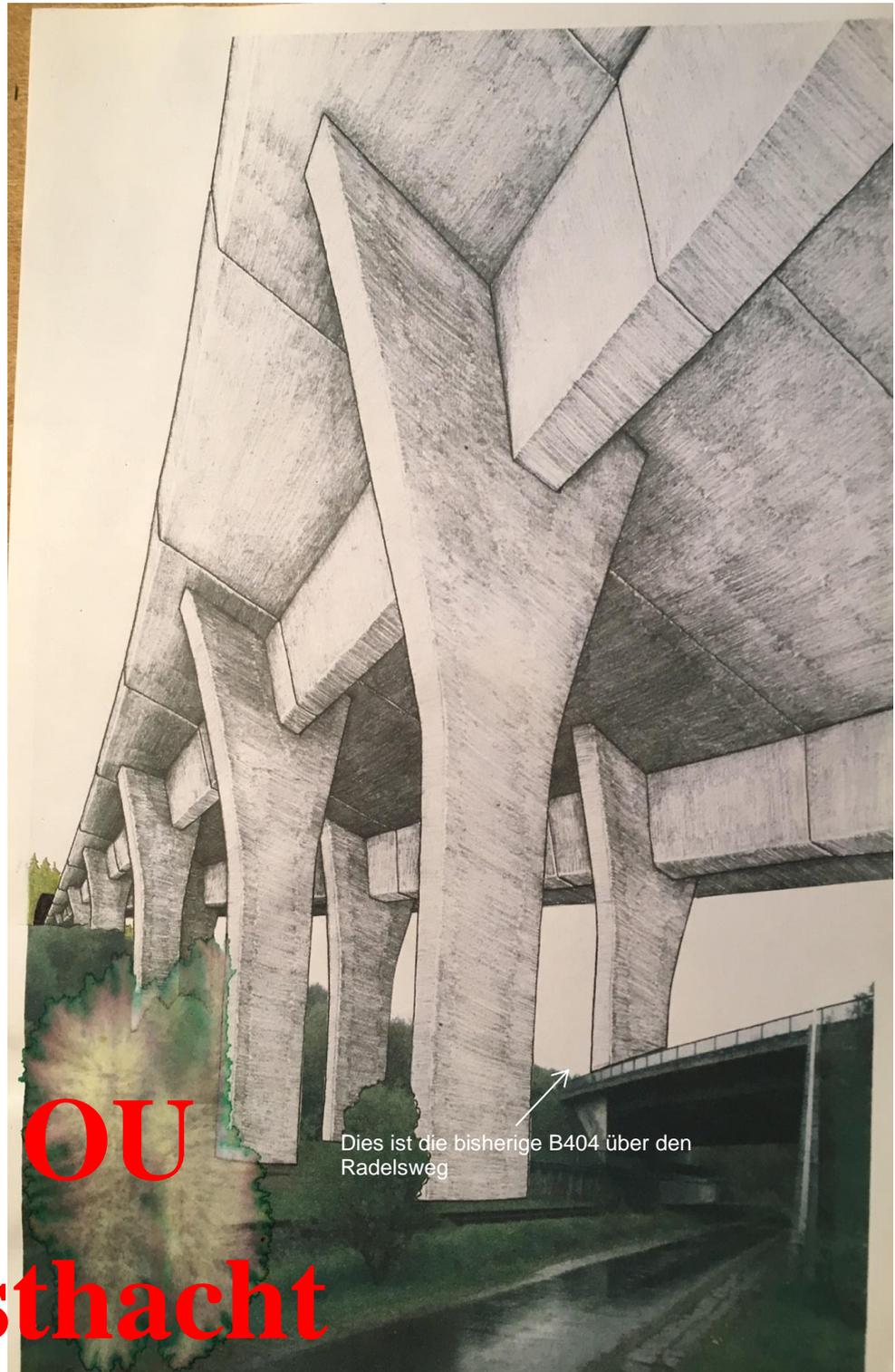


Öffis und Rad



statt **OU**
Geesthacht

Dieses gigantische Bauwerk zwischen Escheburg und Geesthacht ist Teil der geplanten Ortsumgehung Geesthacht. Ein Koloss aus Stahl und Beton, kilometerweit sichtbar! Elf riesige Doppelpfeiler sollen die Autobahn auf 34 m Höhe in den Geesthang führen.

Der Neubau einer teilweise im Autobahnformat ausgebauten Umgehungsstraße durch bisher wenig verlärmte Wohnumfelder, durch den landschaftsprägenden Geesthang, durch Erholungsgebiete, geschützte Biotope und Habitate streng geschützter Arten, würde unwiederbringlich die Landschaft am nordöstlichen Rand des Elbe-Urstromtals zerstören. Dieser geplante Straßenneubau steht im krassen Widerspruch zu den in internationalen Abkommen festgelegten Klimaschutzziele.

Nach unserer Ansicht löst die geplante Ortsumgehung mit Autobahnstück die Verkehrsprobleme innerhalb Geesthachts nicht und ist in Zeiten einer existenziellen Bedrohung durch die Folgen einer menschengemachten Klima- und Ressourcenkrise nicht zu verantworten.

Anstatt eine dringend notwendige Mobilitätswende einzuleiten, würde der Ausstoß von Schadstoffen und Klimagasen steigen, das Artensterben verstärkt, Flächen versiegelt und zerschnitten; Wohngebiete in Geesthacht und Umlandgemeinden sowie Erholungsgebiete verlärm.

Die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nicht geeignet, die schweren Schäden zu kompensieren.

Im Folgenden ist der Inhalt der Planunterlagen auszugsweise dargestellt und auf Basis vorhandener Gutachten kommentiert (s. Literaturverzeichnis am Ende). Die Planunterlagen sind einzusehen unter:

<https://planfeststellung.bob-sh.de/verfahren/39fa71a1-a14f-11e8-882c-00505697774f/index>

Warum wird eine Ortsumgehungsstraße geplant und kann sie die Verkehrsprobleme Geesthachts lösen?

Ortsumgehungen sollen den Durchgangsverkehr aus Innenstädten fernhalten. Der Anteil des reinen Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in Geesthacht ist jedoch, gemäß Gutachten PGT, sehr gering. Für die Verkehrsprobleme sorgt der extrem hohe Anteil Ziel- und Quellverkehr und der Verkehr innerhalb Geesthachts. Die geplante OU führt nur zu einer Verlagerung des Verkehrs innerhalb Geesthachts und zu zusätzlichen Belastungen der Umlandgemeinden. Die Anwohner der B 5 würden nur um den Anteil des reinen Durchgangsverkehrs und durch den Schwerlast-LKW-Anteil, der bisher die B5 befährt - da die Straße am Heidberg für diese LKWs nicht zugelassen ist - tatsächlich entlastet.

Die meisten PKW aus der Oberstadt befahren schon jetzt nicht die B5, sondern nutzen die „heimliche Umgehung“ am Heidberg! Durch den geplanten Autobahnabschnitt würde sogar zusätzlicher Verkehr angezogen, insbesondere durch Hohenhorn. Bisher wenig belastete Straßen in Geesthacht würden dann als Zubringer zur Autobahn stärker belastet.

Das den Planungsunterlagen für die OU Geesthacht zugrunde liegende Gutachten der Firma SSP Consult benennt als Zahl für den reinen Durchgangsverkehr 2.300 Kfz/Tag!! Die Innenstadt wird also durch das Umleiten des Durchgangsverkehrs auf die OU nur geringfügig - für die Anwohner kaum wahrnehmbar - entlastet.

Als zu erwartende Entlastung werden im SSP - Gutachten jedoch höhere Zahlen genannt, da erwartet wird, dass auch für Teilstrecken innerhalb Geesthachts die Umgehung genutzt wird (B5/B404 Ortsdurchfahrt West: - 6.900 Kfz, - 900 LKW und B5 Ortsdurchfahrt Ost: - 5.000 Kfz, - 500 LKW). Dies bezieht jedoch nicht ein, dass durch den Neubau von Straßen stets insgesamt mehr Verkehr in einer Region erzeugt wird ⁽²⁾ ⁽³⁾⁽⁴⁾. Die von SSP prognostizierte Entlastungswirkung wird also in der Realität um etwa 15 – 20 % geringer ausfallen ⁽⁵⁾.

Dagegen würde sich auf den Zubringern das Verkehrsaufkommen im Verhältnis deutlich erhöhen. Dies ist klingt im SSP - Gutachten bereits an, mit prognostizierten Steigerungen auf Richtweg, Marksweg, Keil, Düneberger Straße, Am Moor, Hansasträße Nord und den zukünftigen Zubringern durch Escheburg,

Hohenhorn, Hamwarde, Wiershop, Kollow und Grünhof. Auch die Verbesserung des Verkehrsflusses im Stadtbereich stellt sich nach einer Neueröffnung von Straßen oft nicht wie erhofft ein (Braess - Paradoxon ⁽⁶⁾).

Eine Umgehungsstraße löst das Problem also nicht, sie verlagert nur einen Teil Verkehrs auf andere Straßen. Konkret würden die Geesthachter Bürger am Richtweg/Marksweg, an der Düneberger Straße, am Keil, in der HEW-Siedlung, in Finkenweg-Ost und - besonders exponiert - im zukünftigen Wohngebiet Finkenweg-Nord einer erheblichen Mehrbelastung ausgesetzt sein. Insbesondere würde sich auch die Verkehrsbelastung auf bestehenden Straßen der umliegenden Gemeinden verstärken und zusätzlich am bisher ländlich ruhigen Ortsrand Verkehrslärm überhaupt erst entstehen. Davon betroffen sind Escheburg, Fahrendorf, Hohenhorn, Worth, Hamwarde, Kollow, Hasenthal, die Heinrich-Jebens-Siedlung und Grünhof.

Die Begründung, dass der westliche Abschnitt der OU Geesthacht Teil einer etwaigen A 21 werden könnte und deshalb 4-spurig und mit überdimensionierten Auf- und Abfahrten ausgerüstet sein muss, überzeugt schon deshalb nicht, weil das Land Schleswig-Holstein selber davon ausgeht, dass eine vierspurige Autobahn nicht erforderlich ist:

- Das Land will vorrangig eine westliche Umgehung Hamburgs realisieren, die A 21 taucht in diesen Plänen nur „Im weiteren Bedarf“ auf (Bundesverkehrswegeplan 2030)
- Mehrere Teilstücke der B 404 (A 21) sind bereits nur dreispurig ausgebaut.
- Im Zuge der erforderlichen Instandsetzung des Wehrs bei Geesthacht wird die B404 nicht 4-spurig ausgebaut.

Das Verkehrsgutachten als Basis der Planunterlagen (SSP Consult GmbH, 2017) geht weiterhin von einer stark wachsenden Zahl von Fahrzeugen im Jahre 2030 aus. Kein Hinweis auf eine dringend notwendige Reduzierung des PKW-Verkehrs, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Kein Hinweis auf Gütertransporte auf der Schiene. Da stellt sich schon die Frage, welchem Ziel das Gutachten eigentlich dienen sollte? Der Vermeidung von Verkehr offensichtlich nicht!

Was beinhaltet die Planung der Ortsumgehung Geesthacht

Historie und Stand des Verfahrens

Der Beginn der Planungen zur Ortsumgehung Geesthacht liegt in den 1960er Jahren. Teile der damaligen Planung wurden umgesetzt, das Planfeststellungsverfahren für die weiteren Bereiche wurde 1986 eingestellt.

Am 14.07.2000 wurde durch die Stadt Geesthacht eine Resolution für den Bau der Ortsumgehung Geesthacht als Ergebnis der 1999 erstellten Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung im Bereich Lauenburg beschlossen.

Im Bundesverkehrswegeplan von 2003 war sie als neues Vorhaben im weiteren Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko enthalten (insbesondere durch die Querung des Elbhanges, der eine für Mittelgebirge geeignete Bauweise erfordert ⁽⁷⁾ und war daher nicht vordringlich zu behandeln und zu finanzieren.

Durch den persönlichen Einsatz von Norbert Brackmann (CDU), MdB, wurde die OU Geesthacht im Bundesverkehrswegeplan 2030 in den Vordringlichen Bedarf übernommen ⁽⁸⁾. Dies erfolgte jedoch aufgrund einer fehlerhaften Kosten-Nutzen-Analyse, insbesondere in Bezug auf die zu erwartende Verkehrsentlastung (s. o.) und die entstehenden Planungs- und Bau-Kosten. So wird dort mit nur 88,3 Mio. € gerechnet. Die Kostenschätzung liegt derzeit aber schon bei 125 Mio. €.

Durch die Aufnahme des Projektes in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 wurden die Planungen wieder aufgenommen. Im Oktober 2019 fanden die Erörterungstermine statt, in denen die Einwendungen von Bürgern, Gemeinden und Trägern öffentlicher Belange, wie z. B. Naturschutzvereine

angehört wurden. Die Planfeststellungsbehörde im Kieler Verkehrsministerium arbeitet derzeit an einem Planfeststellungsbeschluss.

Das Bauwerk

Die genauere Übersichtskarte aus den Planunterlagen unter:

<https://planfeststellung.bob-sh.de/file/8f373665-b698-11e8-955d-00505697774f>

- **Gesamtlänge:**

Das Vorhaben umfasst den Neubau der A 25 / B 5 zwischen der A 25 westlich von Geesthacht und der bestehenden B 5 bei Grünhof mit einer Gesamtlänge von ca. 11 km. Westlich der B404 nord ist ein 4-streifiger Ausbau geplant, östlich davon ein 2-streifiger Bau.

- **Höhe der Bauwerke:**

Ab etwa 750 m westlich der geplanten Brücke soll die A25 langsam auf einen bis zu 11 m hohen Damm ansteigen.

Daran schließt sich die geplante Großbrücke zwischen Escheburg und Geesthacht an. Sie hat eine Länge von ca. 530 m und wird etwa 34 m über dem Niveau der Niederung in den Geesthang eintreten und dort in einem ca. 10 m tiefen Einschnitt weiter geführt. Die Simulation am Anfang dieses Textes stellt eine ältere, etwas niedrigere Variante dar. Die aktuell geplante Großbrücke ist also noch monströser.

Auf den nächsten etwa 4 km verläuft die geplante Straße weitgehend auf einem etwa 5 m hohen Damm. Die Anschlussstelle zur B404 Nord wird mehrarmig mit einer Höhe von 6 m plus 4 m Lärmschutzwand geplant. Auch die Anschlussstelle bei Hamwarde soll in dieser Höhe realisiert werden.

- **Bodenbewegungen:**

Es werden weit über 2 Mio. Kubikmeter an gewachsenem Oberboden (Humusschicht) und tieferen Bodenschichten entfernt, umgelagert und baulaugliches, ortsfremdes Material neu eingebaut. Summarisch werden 105.000 m³ Oberboden und 72.350 m³ Torf aus dem Gebiet entfernt und ca. 500.000 m³ Baugrundmaterial zusätzlich eingebracht. Durch diese enormen Eingriffe in die Bodenstruktur wird der Lebensraum von Fauna und Flora, vor Ort und in den Abbaugebieten der Baumaterialien, unwiederbringlich zerstört - Die Grundwasserflüsse verändert. Durch den Transport der Materialien entsteht nicht nur erhebliche Staub- und Lärmbelastung durch Maschinen und LKW, der Bauverkehr belastet die Anwohner der Transportstraßen in Geesthacht und in den Umlandgemeinden mindestens 5 Jahre lang und wird zur verstärkten Staubbildung beitragen.

- **Abstand zur Wohnbebauung:**

Abstand der Straße oder der höher gelegenen Anschlussbauwerke zum nächsten Wohnhaus ohne dazwischenliegende Abschirmung durch Gehölze oder Gebäude (freie Sicht):

Escheburg: 10 m (die 2019 nach geltendem Recht erbaute Reithalle der Reitanlage Pfeiffer müsste abgerissen werden)

Finkenweg-Ost: 400 m

Finkenweg-Nord: 300 m

Fahrendorf 350 m

Hamwarde: 100 m

Hasenthal: 200 m

Heinrich-Jebens-Siedlung: 250 m

Grünhof: 20 m.

- **Bauzeit:**

Die reine Bauzeit ohne Planungszeit ist mit 5 Jahren veranschlagt. Dazu kommen 3 – 10 Jahre, in denen Planungen, Grundstücksübertragungen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zu verwirklichen sind. Die erhoffte Entlastung wird also viele Jahre auf sich warten lassen. Während der langen Bauzeit kommt es im Gegenteil noch zu deutlich mehr Verkehr.

- **Kosten:**

Die Kosten belaufen sich laut den Planunterlagen voraussichtlich auf 125 Mio. € (Stand 2018). Im Bundesverkehrswegeplan ist für die Kosten-Nutzen-Analyse noch der Stand von 2012 mit nur 88,3 Mio. € als bewertungsrelevante Kosten angesetzt. Das bedeutet eine Steigerung der Kosten in 6 Jahren um über 40 %.

Von den voraussichtlich am Ende mehr als 125 Mio.€ muss das Land Schleswig-Holstein laut Planunterlagen 36,7 %, also bisher fast 46 Mio.€ selbst bezahlen.

Folgen für das Landschaftsbild

Brücke, Anschlussbauwerke, Straßendämme und Lärmschutzwände werden das Landschaftsbild in Geesthachts Umgebung großräumig prägen und den Norden Geesthachts burgwallartig eingrenzen.

Von Westen her auf der A25 kommend wird insbesondere die Höhenbrücke mit über 30 m Höhe spätestens ab Börnsen das Bild bestimmen. Die zuführende A25 muss dazu bereits ab 750 Meter westlich auf einem schon von weitem sicht- und hörbaren, bis zu 11 m hohen Damm geführt werden. Es folgt ein riesiges Bauwerk für Auf- und Abfahrten mit einer Höhe von ca. 10 m (6 m plus 4 m Lärmschutzwand).

Die Sichtbeziehungen zwischen Geesthacht und den nördlich gelegenen Gemeinden werden durch die bis zur Anschlussstelle an die B404 Nord auf einem ca. 5 m hohen Damm verlaufende Straße getrennt. Die dortige Anschlussstelle hat eine Höhe von 10 m Höhe (inkl. Lärmschutzwand), die wiederum weiträumig das Landschaftsbild dominieren wird. Auch die Anschlussstelle bei Hamwarde in unmittelbarer Nähe zum Ort soll 10 m hoch werden.

Folgen für Wohnumfeld und Erholung

- **mehr Verkehr für zahlreiche Bewohner in Geesthacht und Umgebung:**

Entlastungen mehrerer innerstädtischen Straßen von Geesthacht (insbesondere Geesthachter Straße, Berliner Straße, HansasträÙe Süd) auf der einen Seite, steht Mehrverkehr auf anderen Geesthachter Straßen und in den Umlandgemeinden entgegen. Hier einige Beispiele:

Richtweg Nord:	+ 1.260 Kfz/24h
Düneberger Straße:	+ 1.960 Kfz/24h
Keil:	+ 770 Kfz/24h
Escheburg:	+2.030 Kfz/24h
Hohenhorn:	+ 1.780 Kfz/24h
Hamwarde:	+ 400 Kfz/24h
Wiershop (im Ort):	+530 Kfz/24h
Grünhof-Tesperhude:	+ 2.230 Kfz/24h (B5), + 830 Kfz/24h (innerörtlich)

Dazu kommt noch neu entstehender Verkehrslärm am bisher ländlich ruhigen Ortsrand von Geesthacht (HEW-Siedlung, Finkenweg-Ost, Finkenweg-Nord), Fahrendorf, Hamwarde, Hasenthal und der Heinrich-Jebens-Siedlung.

Die Karte der Belastungsdifferenzen unter Abbildung 3a in Anhang 2 des hier verlinkten Verkehrsgutachtens:

<https://planfeststellung.bob-sh.de/file/6bd9e6cc-b699-11e8-955d-00505697774f>

- Lärm

Die mit so hohem Preis erkaufte Entlastung der Geesthachter- und Berliner Straße wird so gering ausfallen, dass diese akustisch an der Grenze zur Wahrnehmbarkeit bleiben wird.

Erst eine Halbierung des Verkehrs auf den Durchgangsstraßen würde die Reduzierung des Schallpegels um 3 Dezibel bewirken und wäre damit im subjektiv gerade noch wahrnehmbaren Bereich ⁽⁹⁾.

Dagegen wird die Neuverlärmung an den bisher ländlich ruhigen Ortsrändern von Escheburg bis Grünhof deutlich wahrnehmbar sein: Eine Verzehnfachung des Verkehrs erhöht den messbaren Pegel um 10 Dezibel und wird als Verdopplung der Lautstärke empfunden⁽⁹⁾. Dies betrifft und auch die Geesthachter Neubaugebiete Finkenweg Ost und Nord und die Erholungsgebiete am Geesthang, den Grüngürtel der Oberstadt und das Hasenthal.

- Entwertung oder Verlust von Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer

- Zerschneidung von Wegeverbindungen, z. B. nördlich Wilhelm-Holert-Straße:
- unattraktive Überbauung durch Brücken, z. B. Höhenwanderweg vom Bistal, Radelsweg, Sommerpostweg
- steile Überführung von Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer, z. B. Anschlussbauwerk Nord (heutiger Kreisel bei Norma), Anschlussbauwerk bei Hamwarde, Gammer Weg

- Minderung der Erholungseignung:

- Entwertung und Zerschneidung des Höhenwanderwegs am Geesthang
- Entwertung des Bistals als Naherholungsgebiet
- Verlärmung und optische Beeinträchtigung der bisher ruhigen Ortsrandlagen
- Abschneiden des Reithofs Gut Hasenthal von seiner Umgebung
- großflächige Überbauung vom Reithof Pfeiffer in Escheburg

Folgen für Landwirte

- Flächenverlust
- Wegezerschneidung
- Abschneiden von Flächen, so dass unwirtschaftliche Restbereiche entstehen

Folgen für Biotope und Pflanzenwelt

Die geplante Trasse zerstört, insbesondere im Bereich des Geesthanges westlich von Geesthacht, nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz geschützte Biotope. Zu nennen ist der Totalverlust sowie die teilweise Überbauung zweier Quellwälder mit Erle und Esche am Geesthang. Sie entsprechen sogar den Kriterien des prioritären FFH-Lebensraumtyps *91E0 (europaweite Kategorie) und sind von sehr hoher naturschutzfachlicher

Wertigkeit. Es ist unmöglich, die Zerstörung dieser Biotoptypen auszugleichen bzw. zu ersetzen, da sie auf sehr spezifische Standortbedingungen angewiesen sind.

Ebenfalls besonders wertvoll ist ein Birken-Eichenwald trockenwarmer Standorte, ein Drahtschmielen-Buchenwald sowie Laubwälder auf bodensauren Standorten. Wälder können grundsätzlich nicht in einem vertretbaren Zeitrahmen wiederhergestellt werden. Ein auch nur annähernd gleichwertiges Ergebnis würde weit mehr als 25 Jahre auf sich warten lassen.

Hinzu kommen der Verlust von diversen Knick- und Feldhecken, Kleingewässern und die Beeinträchtigung eines Trockenrasens mit Heide-Vorkommen.

Überlagert werden fast alle diese Biotope von einer weiteren Schutzkategorie. Der weit überwiegende Teil des Geesthangs ist als artenreicher Steilhang des Binnenlandes nach §21 Landesnaturschutzgesetz geschützt und gilt als FFH-Lebensraumtyp, eine für das vergleichsweise flache Schleswig-Holstein markante Erscheinungsform, die von Natur aus sehr selten ist.

Da sich die Hänge einer intensiven Landnutzung entzogen haben, finden sich dort in unterschiedlicher Klima- und Wärmeexposition, Lebensgemeinschaften mit zahlreichen Pflanzen- und Tierarten der Roten Listen, die für die Besiedlungsgeschichte und Arealkunde unseres Landes von erheblicher natur- und heimatkundlicher Bedeutung sind. Außerdem ist der Geesthang Teil des landesweiten Biotopverbunds.

Folgen für die Tierwelt

- Fledermäuse

Im Eingriffsgebiet wurden 15 Fledermausarten festgestellt, die alle streng geschützt sind. Das gesamte Untersuchungsgebiet ist von Flugstraßen durchzogen, welche die Jagdgebiete mit den Quartieren in den Siedlungsbereichen und in den umliegenden Wäldern verbinden. Die nachgewiesenen Flugrouten und Jagdgebiete dieser Arten würden durch den Straßenbau zertrennt oder zerstört werden. Durch die Zerstörung der Jagdgebiete wird es in der Folge voraussichtlich auch zum Funktionsverlust von Ruhe- und Brutstätten kommen.

Die geplanten Querungshilfen für Fledermäuse mithilfe von Kollisionsschutzwänden werden laut einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes als nicht ausreichend erachtet, um die Tötung von Individuen zu vermeiden ⁽¹⁰⁾.

- Haselmaus

Die gesamte Trasse verläuft durch ein Schwerpunktorkommen dieser streng geschützten Art. Etwa 60 Haselmausreviere sollen sich verlagern, indem die Biotope sukzessive unbewohnbar für die Art gemacht und die Tiere dadurch vergrämt werden. Falls nicht in mindestens dreijährigem Vorlauf in ausreichender Nähe Ersatzlebensräume geschaffen werden können, ist ein Abfangen vorgesehen. Es kann nicht sichergestellt werden, dass alle Individuen bei Fäll- und Rodungsmaßnahmen entdeckt werden. Mit Sicherheit werden einige Individuen die Maßnahme nicht überleben.

- Vögel

Im Trassenverlauf wird es zu umfangreichen Verlusten an Brutplätzen und Nahrungsrevieren von gefährdeten und stark gefährdeten Vogelarten kommen, z. B.:

Die Ausgleichsmaßnahmen für die Lebensraumverluste der Feldlerche befinden sich zum Teil mehrere hundert Kilometer entfernt und damit zu weit weg vom Eingriffsort, als dass von einem Erhalt der lokalen Population ausgegangen werden kann.

Die Abtrennung des Brutplatzes des Braunkehlchens von seiner Umgebung und die Überbauung des Revier-Randes führt wahrscheinlich zur Aufgabe des Brutplatzes.

Kiebitz- und Sandregenpfeifer nördlich des Gewerbegebietes Mercatorstraße verlieren ihre Brutstätte. Für sie sind gar keine Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

- Reptilien

Im Bereich der Museumsbahnstrecke nordwestlich von Geesthacht wurde ein bedeutender Lebensraum der streng geschützten Zauneidechse festgestellt. Diese Population soll umgesiedelt werden.

Bei Umsiedlungsmaßnahmen werden jedoch nie alle Tiere erfasst. Mit großer Sicherheit werden daher Individuen die Maßnahme nicht überleben. Viele Umsiedlungsversuche scheitern auch an der Standorttreue der Art, die einen ihr neu zugewiesenes Biotop rasch wieder verlässt. Oft ist auch das Nahrungsangebot an Insekten in neu angelegten Ersatzbiotopen nicht ausreichend vorhanden, um die Tiere zu ernähren ⁽¹¹⁾.

Des Weiteren bestehen bedeutende Vorkommen der ebenfalls stark gefährdeten Ringelnatter nördlich von Gut Hasenthal am unmittelbaren Rand der geplanten Trasse. Konflikte durch Überfahren von Individuen sind daher vorprogrammiert.

- Amphibien

Im überplanten Gebiet treten überaus bedeutende Wanderbewegungen von streng geschützten Amphibienarten (Kammolch, Moorfrosch, Knoblauchkröte, Laubfrosch) auf, insbesondere bei Hasenthal, die von der Straßenanlage durchschnitten würden.

Aufgrund der Tatsache, dass Amphibien-Leitanlagen in Deutschland zwar geplant und hergestellt werden, aber zum überwiegenden Teil keine annähernd ausgleichende Querungseffizienz aufweisen ⁽¹²⁾, ist davon auszugehen, dass auch bei einer technisch machbaren Mindest-Querungseffizienz von 70 % ein Großteil der Population scheitert und dadurch von der Fortpflanzung ausgeschlossen wird.

Folgen: Flächenverbrauch

Die bis 2030 geplante Reduzierung des Flächenverbrauchs in Deutschland von heute 70 ha auf 30 ha pro Tag wird durch diesen Straßenneubau konterkariert.

Folgen: Schadstoffausstoß und Naturressourcenverbrauch

Das Angebot einer neuen Straße wird zwangsläufig eine absolute Zunahme des regionalen Fahrzeugverkehrs bewirken (s. o.). Damit verbunden ist eine bisher unbezifferte Erhöhung des Schadstoffausstoßes.

Auch der Bau der Straße wird von Lärm, Schadstoffausstoß und Staubemissionen begleitet sein. Zudem ist der Bedarf an Beton, Stahl und Asphalt enorm. Der Einsatz von Zement und Stahl verursacht einen sehr hohen Energieverbrauch bei der Gewinnung der Roh- und Baustoffe, bei seiner Herstellung, dem Transport und der Verarbeitung. Der noch verfügbare Zuschlag von Beton (Sand und Kies) ist weltweit schon heute Mangelware und die Gewinnung von Sand ist nur noch mit immer größer werdendem Aufwand und mit immer größeren Folgen für die Umwelt möglich.

Folgen für das Klima

Die Planung der OU Geesthacht missachtet die Klima- und Umweltziele der Bundesregierung und der EU.

Damit die Ziele des Pariser Klimavertrags vom Dezember 2015 eingehalten werden können, forderte die Bundesregierung eine CO₂-Reduktion um sechs bis acht Millionen Tonnen im Verkehrssektor bis 2020. Tatsächlich wurde im Verkehrsbereich als einzigem Sektor von 1990 bis 2020 kein einziges Gramm CO₂ eingespart.

Uns bleibt nur noch ein Zeitfenster von 10 Jahren, um dramatische Klimaveränderungen auf unserem Planeten zu verhindern! Der Verkehrssektor ist für fast 30 % am CO₂- Ausstoß in der Bundesrepublik verantwortlich. Hier muss schnellstens gehandelt werden – Der Dramatik der Klimakrise angemessene Mobilitätskonzepte müssen jetzt mutig und entschlossen umgesetzt werden! Die geplante Umgehungsstraße ist das völlig falsche Signal!

Alternative Lösungen

Der extrem hohe Anteil des Ziel- Quell- und Binnenverkehrs kann nur dadurch verringert werden, dass Konzepte zur Verkehrsvermeidung gemeinsam mit den Umlandgemeinden entwickelt und umgesetzt werden. Der Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs und des Radverkehrs sowie die Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene sind Voraussetzung dafür, dass Autofahrer nicht mehr mit dem eigenen PKW in die Stadt fahren. In unseren „Anregungen zu einem nachhaltigen Mobilitätskonzept“ werden hierzu konkrete Maßnahmen aufgeführt, die zum Teil auch kurzfristig umsetzbar wären und die den Menschen in Geesthacht und Umgebung deutlich schneller, sicherer und umfassender Erleichterung verschaffen, als der geplante Bau der Umgehungsstraße.



Herbstliche Idylle am Gammer Weg bei Fahrendorf

- verschwindet sie bald unter Beton?
Die geplante Trasse verläuft direkt im Rücken des Betrachters.

Literatur

- (1) PGT UMWELT UND VERKEHR GMBH (2012): Verkehrsentwicklungsplan Stadt Geesthacht - Endbericht - (Entwurf zur Diskussion) Stand 23.08.2012.
- (2) STORBECK, OLAF (2009): Warum Straßenbau kein Mittel gegen Staus ist. - In: Handelsblatt, 12.10.2016.
- (3) DURANTON, GILLES AND MATTHEW A. TURNER (2011): The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities. - American Economic Review, 101 (6): 2616-52.
- (4) POTOR, MARINELA (2019): Faktencheck: Führen mehr Spuren zu weniger Stau? <https://mobilitymag.de/fuehren-mehr-spuren-zu-weniger-stau-induced-demand/> (abgerufen 28.11.2019)
- (5) ACATECH – KONVENT FÜR TECHNIKWISSENSCHAFTEN DER UNION DER DEUTSCHEN AKADEMIEN DER WISSENSCHAFTEN E. V. (2006): Mobilität 2020 – Perspektiven für den Verkehr von Morgen - Schwerpunkt: Straßen- und Schienenverkehr.
- (6) BLUM, WOLFGANG (2006): Ewig lockt die Schnellstraße. In: Süddeutsche Zeitung, 24. Januar 2006.
- (7) Bergedorfer Zeitung, 21.10.2009
- (8) div., z. B. LOZ.News 22.05.2015
- (9) ADAC (2006): Straßenverkehrslärm. - Fachbroschüre.
- (10) Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Ortsumgehung Freiberg Urteil vom 14.07.2011, AZ. 9 A 12/10
- (11) SCHNEEWEISS, NORBERT & INA BLANKE, EKKEHARD KLUGE, ULRIKE HASTEDT, REINHARD BAIER (2014): Zauneidechsen im Vorhabensgebiet – was ist bei Eingriffen und Vorhaben zu tun? - Rechtslage, Erfahrungen und Schlussfolgerungen aus der aktuellen Vollzugspraxis in Brandenburg - Inhalte und Ergebnisse eines Workshops am 30.1.2013 in Potsdam. - Naturschutz und Landschaftspflege in Brandenburg 23 (1) 2014.
- (12) FUHRMANN, M. & TAUCHERT, J. (2010): Annahme von Kleintierdurchlässen - Einfluss der Laufsohlenbeschaffenheit und des Kleinklimas auf die erfolgreiche Durchquerung. FuE- Vorhaben im Rahmen des BAST-Forschungsprogramms Straßenwesen, FE 02.263/2005/ LRB, Endbericht September 2010. Download: http://www.bast.de/DE/FBV/Publikationen/Download-Publikationen/Downloads/V3-Kleintierdurchlaesse.pdf?__blob=publicationFile&v=1[Dez. 2014]

Astrid Jaschke und Dietger Michaelis

(BUND Kreisgruppe Herzogtum Lauenburg)