

Artikel publiziert am: 12.12.2013 - 21.00 Uhr

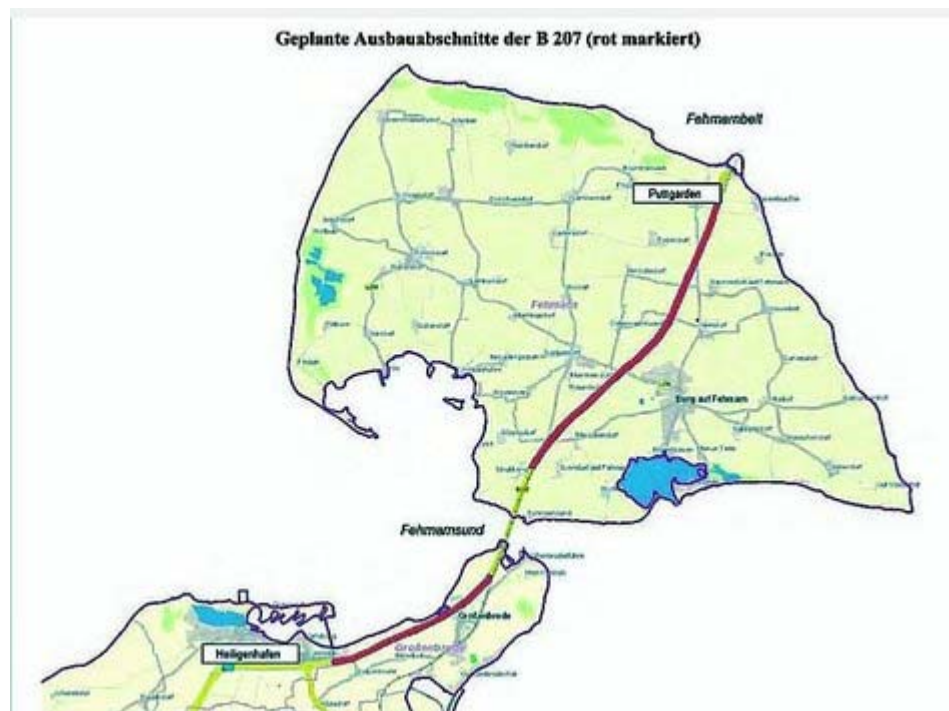
Artikel gedruckt am: 13.12.2013 - 14.51 Uhr

Quelle: <http://www.fehmarn24.de/lokales/fehmar/millionen-euro-sind-schon-wort-3269955.html>

B 207: Hendrick Kerlen zur Stellungnahme des Rechnungshofes

„22 Millionen Euro sind schon ein Wort“

Fehmarn - FEHMARN · Erfreut über die Stellungnahme des Bundesrechnungshofs zum Ausbau der B 207 ist Hendrick Kerlen vom Aktionsbündnis gegen eine Feste Fehmarnbeltquerung.



© ksy

Die Abbildung gibt einen Überblick über den geplanten Ausbau. Quelle: Bundesamt für Kartografie und Geodäsie, Ergänzungen durch Bundesrechnungshof

Die Behörde, die Jahr für Jahr auflistet, wo der Staat Steuern verschenkt, bezweifelt, dass der autobahnähnliche, vierstreifige Ausbau mit Standstreifen angesichts des prognostizierten Verkehrs notwendig ist. Ihrer Ansicht nach sind Nothaltebuchten statt Standstreifen für die Verkehrssicherheit ausreichend.

„Der Bund könnte dadurch Baukosten von 22 Millionen Euro sparen“, geht aus dem Jahresbericht 2013 des Bundesrechnungshofes hervor.

„Mögliche Einsparungen von 22 Millionen Euro (24,4 Prozent) bei den Baukosten sind schon ein Wort“, so Hendrick Kerlen. „Dann könnte man sich auch die Behelfsbrücke bei der Kreuzung Amalienhof und den Wildschutzaun auf Fehmarn leisten“, sagt er und hat auch die Wiederanpflanzung des Begleitgrüns an der B 207 im Blick. Bekanntlich sollen die Gehölze an der jetzigen Straße abgeschlagen werden, es sei keine Neubepflanzung geplant. Bereits vor zwei Jahren hatte Hendrick Kerlen vor einer „Rollbahn des Nordens“ gewarnt.

Zurück zum Bundesrechnungshof. Der hält es für erforderlich, dass das Bundesverkehrsministerium und die Straßenbauverwaltung, die den autobahnähnlichen Ausbau planen, die Notwendigkeit von Standstreifen überprüfen.

Im Bericht des Bundesrechnungshofes heißt es:

Im Staatsvertrag über die Errichtung einer Festen Fehmarnbeltquerung hat sich die Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2008 gegenüber Dänemark verpflichtet, die Bundesstraße B 207 von Heiligenhafen bis Puttgarden vierstreifig auszubauen. Davon ausgenommen ist das insgesamt 3,7 Kilometer lange Teilstück der zweistreifigen Fehmarnsundbrücke zwischen der Insel Fehmarn und dem Festland.

Die vierstreifige B 207 soll die Lücke zwischen dem als Fehmarnbeltquerung geplanten Tunnel von Puttgarden nach Dänemark und der Bundesautobahn A 1 schließen, die in Heiligenhafen beginnt.

Im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums plant die Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein (Straßenbauverwaltung), die B 207 auf insgesamt 16 Kilometern auszubauen, davon 6 Kilometer auf dem Festland und 10 Kilometer auf der Insel. Die Gesamtkosten für das Bauvorhaben bezifferte die Straßenbauverwaltung mit 90 Millionen Euro, davon 22 Millionen Euro für durchgängige Standstreifen.

Der Bundesrechnungshof prüfte mit Unterstützung des Prüfungsamtes des Bundes Hamburg den geplanten Aus-bau der B 207.

Nach einer Richtlinie des Bundesverkehrsministeriums können die Straßenbauverwaltungen der Länder vierstreifige Bundesstraßen ‚bis etwa 15 Kilometer Länge‘ und mit Verkehrsbelastungen von durchschnittlich 30 000 Fahrzeugen pro Tag ohne Standstreifen bauen. Diese Schwelle dient auch dazu, für neu zu bauende Straßen möglichst wenig Flächen zu beanspruchen.

Bei längeren Bauvorhaben oder durchschnittlich mehr als 30 000 Fahrzeugen pro Tag sind für die Verkehrssicherheit Standstreifen vorgesehen.

Höhere Spitzenwerte

zur Urlaubszeit

Nach einem von der Straßenbauverwaltung in Auftrag gegebenen Gutachten sind im Jahr 2025 durchschnittlich 11 500 Fahrzeuge pro Tag auf der Insel Fehmarn und bis 18 600 Fahrzeuge auf dem Festland zu erwarten. Zur Urlaubszeit werden höhere Spitzenwerte erreicht.

Die Straßenbauverwaltung plant, die B 207 autobahnähnlich mit Standstreifen auszubauen. Sie geht zwar davon aus, dass die prognostizierte Verkehrsbelastung nach Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung Standstreifen nicht zwingend erfordere. Zu berücksichtigen sei jedoch die übergeordnete Bedeutung der B 207 als Teil einer Nord-Süd-Achse, die Skandinavien mit Mitteleuropa verbindet. Nach Ansicht der Straßenbauverwaltung seien die Standstreifen außerdem für eine höhere Verkehrssicherheit erforderlich.

Die vierstreifige A 1 von Heiligenhafen bis Bad Schwartau hat – bis auf Streckenabschnitte von insgesamt 11 Kilometern – Standstreifen. Der Tunnel unter dem Fehmarnbelt wird vierstreifig mit Standstreifen gebaut. Die Hinterlandanbindung auf dänischer Seite ist dagegen mit etwa 28 Kilometer Länge vierstreifig ohne Standstreifen ausgebaut.

Das Bundesverkehrsministerium stimmte dem Bauentwurf der Straßenbauverwaltung im August 2010 zu. Seitdem ist der Ausbau in der Planfeststellung.

Der Bundesrechnungshof hat bezweifelt, dass der autobahnähnliche Ausbau der Strecke mit Standstreifen erforderlich ist. Er erkennt zwar die überregionale Bedeutung der B 207 an, die die Lücke zwischen der A 1 in Heiligenhafen und dem Tunnel unter dem Fehmarnbelt schließen soll. Diese erfordert jedoch aus seiner Sicht nicht, auch die B 207 mit Standstreifen auszubauen.

Die Straßenbauverwaltung hat bei ihren Planungen unzureichend berücksichtigt, dass die B 207 auf der Fehmarnsundbrücke vorerst zweistreifig bleiben wird und die dänische Hinterlandanbindung keine Standstreifen hat. Ein autobahnähnlicher Ausbau der B 207 mit Standstreifen ist nach den Richtlinien des Bundes nicht zwingend erforderlich, weil die beiden auszubauenden Teilstücke auf dem Festland und auf der Insel jeweils weniger als 15 Kilometer lang sind. Selbst die Gesamtlänge des geplanten Ausbaus (16 Kilometer) liegt nahe an der Richtgröße des Bundesverkehrsministeriums (,etwa 15 Kilometer').

Auch der prognostizierte Verkehr erfordert nicht den Bau von Standstreifen. Die Gutachter erwarten durchschnittlich weniger als 20 000 Fahrzeuge pro Tag. Nach den Erfahrungen des Bundesrechnungshofes ist dies für vierstreifige Bundesstraßen eine geringe Belastung. Nur zur Urlaubszeit werden höhere Spitzenwerte erreicht, die allerdings für die Entscheidung über den Bau von Standstreifen auf der B 207 nicht maßgebend sind.

Zudem sind die Standstreifen für die Verkehrssicherheit nicht notwendig. Um eine ausreichende Verkehrssicherheit zu gewährleisten, könnte die

Straßenbauverwaltung statt durchgängiger Standstreifen Nothaltebuchten einrichten, um die Gefahr von Auffahrunfällen bei Pannen zu verringern.

Die Straßenbauverwaltung hat die erheblichen Kosten von Standstreifen unzureichend berücksichtigt. Außerdem hat sie die Auswirkungen auf die Umwelt nicht gewürdigt, die sich beim Bau von Standstreifen ergeben. Sie hat mithin bei der gebotenen Gesamtabwägung der Vor- und Nachteile des geplanten Ausbaus nicht berücksichtigt, dass sie für durchgängige Standstreifen etwa acht Hektar Fläche versiegeln müsste.

Der Bundesrechnungshof hat empfohlen, auf die Standstreifen zu verzichten. Der Bund könnte dadurch 22 Millionen Euro sparen.

Das Bundesverkehrsministerium hat mitgeteilt, dass es am vierstreifigen Ausbau mit Standstreifen festhalten möchte. Auf die Feststellungen und Empfehlungen des Bundesrechnungshofes ist es nicht eingegangen.

Das Bundesverkehrsministerium und die Straßenbauverwaltung haben die wirtschaftlichen Vorteile eines möglichen Verzichts auf Standstreifen unzureichend gewürdigt. Außerdem haben sie bei der Planung das Ziel nicht beachtet, für neu zu bauende Straßen möglichst wenig Flächen zu beanspruchen. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit haben sie mögliche kostengünstigere Varianten nicht in Erwägung gezogen.

Der Bundesrechnungshof hält es für erforderlich, dass das Bundesverkehrsministerium und die Straßenbauverwaltung die Notwendigkeit von Standstreifen überprüfen und dabei alle relevanten Gründe einbeziehen.“

Artikel lizenziert durch © fehmar24

Weitere Lizenzierungen exklusiv über <http://www.fehmarn24.de>

Kommentare

Neueste Kommentare

Beliebteste Kommentare

poldi1077 13.12.2013, 09:10

Ich schieße mich da HAK an , dass vorerst nur der Ausbau bis Großenbrode sinn macht. Allerdings würde ich den Gedanken noch etwas erweitern. Die letzten Stürme , aber auch die Hauptreisezeit zeigt immer wieder, dass bei Vollsperrungen und auch Teilsperungen der Sundbrücke massive Rückstauungen auf dem Festland entstehen.

Wäre es daher nicht sinnvoll auf die Standstriefen auf Fehmarn zu verzichten und die auf dem Festland zu bauen? So könnten bei Teilsperungen zumindest die noch freigegebenen Fahrzeuge ungehindert über die Brücke.

Die Staus vor der Brücke werden sicherlich nicht weniger werden, wenn die vier Spuren direkt vor der Brücke enden.

Ich lese immer nur " xy tausend Fahrzeuge werden erwartet...ein Verkehrsaufkommen von xy kann entstehen...in Hauptreisezeiten ist mit mehr Verkehr zu rechnen..."

Die Planer sollten hier endlich mit der theoretischen Betrachtung aufhören und sich die jetzt schon vorhandene Situation ansehen sowie daraus lernen.

"Klotzen und Protzen" das ist hier wohl das Motto der Planer! Da die Kostenfrage bei Planfeststellungsverfahren keine Rolle spielt, kommen dann solche überbeuerten Fehlplanungen zustande. Und um den Anschein umsichtigen Planens zu wahren, werden dann wirklich notwendige Maßnahmen wie Wildschutzzäune und die Wiederherstellung des durch die Baumaßnahmen zerstörten Landschaftsbildes eingespart. Ganz zu schweigen von der temporären Ersatzbrücke bei Amaliehof. Hiersoll ganz offensichtlich am falschen Ende gespart werden!

So lange die dringende Frage nach dem Ausbau der Fehmarnsundquerung nicht beantwortet wird, macht nur der weiterer Ausbau der B 207 ab Heiligenhafen bis zur Anschlussstelle Großenbrode einen Sinn. Und dann bitte ohne die unnötigen Standstreifen. Oder werden diese als Halteplätze für die Kfz unbedingt benötigt, falls die Fehmarnsundbrücke mal wieder voll gesperrt ist?

[Alle Kommentare anzeigen](#)