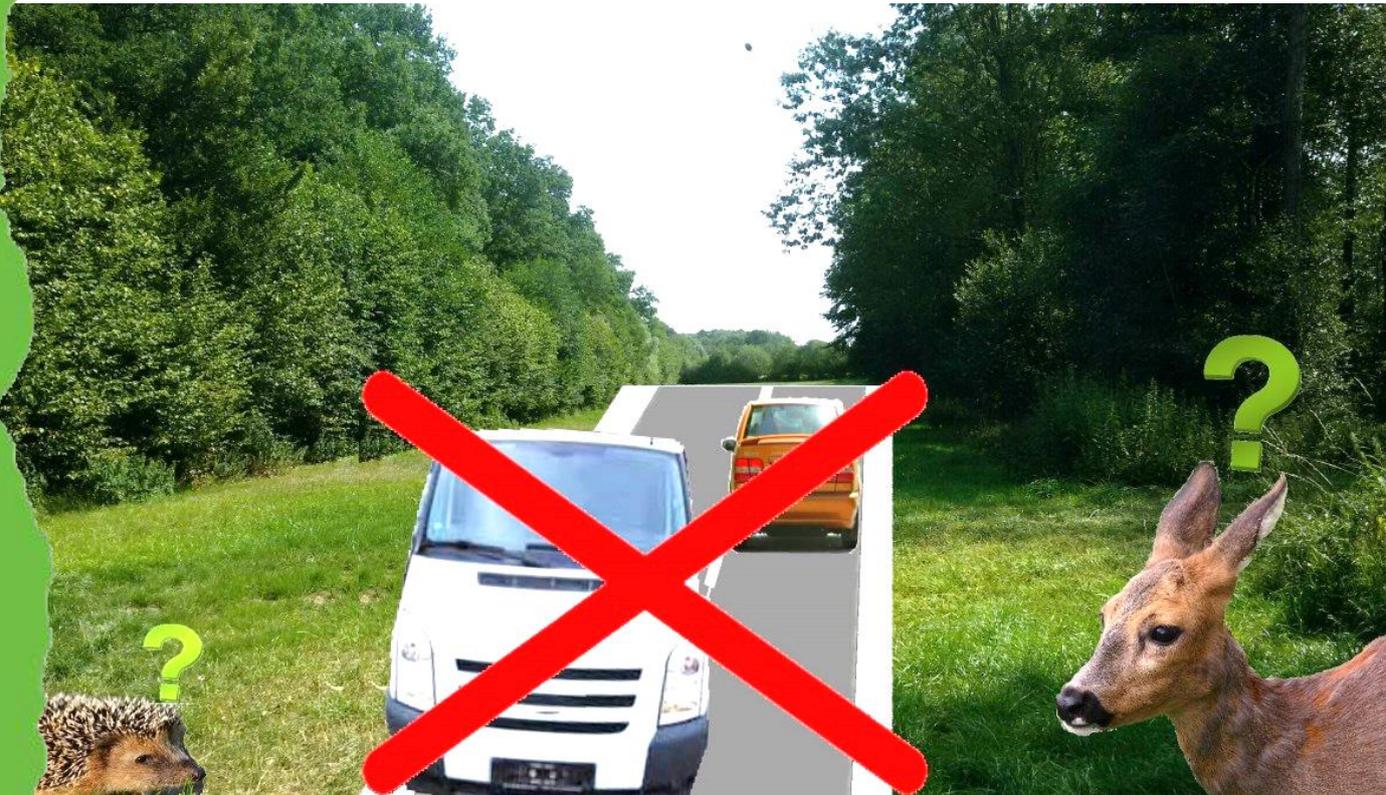


Nordumgehung für Itzehoe ?



Keine Straße durch wertvolles
Naturgebiet !

November 2018

Seit dem vergangenen Jahr bestimmt wieder die Forderung nach dem Bau einer Nordumgehung die verkehrspolitische Diskussion Itzehoes. Von ihr verspricht man sich in der Politik, aber auch in Teilen der Anwohnerschaft vielbefahrener Straßen Itzehoes, eine Lösung der Verkehrsprobleme wie gelegentliche Staus, Verkehrslärm und Abgase.

All das wird die Ortsumfahrung nicht hinreichend leisten können. Voraussehbar ist dagegen jetzt schon, dass sie schwerwiegende neue Probleme entstehen lassen wird:

- für die künftigen Anwohner der Nordumgehung,
- für die Erholungslandschaft im Norden der Stadt - und damit für alle Itzehoer,
- für den Itzehoer Waldgürtel und seine Tierwelt

Diese Broschüre beschreibt das hohe Zerstörungspotential des Großprojekts und warnt vor der Verwirklichung.

Die Forderung lautet: **Keine Straße durch wertvolles Naturgebiet**

Inhalt

Die Nordumgehung - großer Schaden, kleiner Nutzen	3
Die Nordumgehung - plötzlich wieder im Bundesverkehrswegeplan	3
Forderungen werden laut	3
Der Straßenverlauf	3
Technische Daten, Bauzeit, Kosten	4
Schutzgut Mensch	5
Wohngebiete - zusätzlich von Verkehrsimmissionen betroffen	5
Gestörte Naherholung	5
Alte Bahntrasse: Verlust einer Naturoase	6
Schutzgut Natur und Landschaft	6
Zerschnittener Waldlebensraum	6
Natura 2000	7
Unnötige Planungen sind Steuerverschwendung	8
Die Lkw-Maut auf Bundesstraßen	8
Die A 20 als Ost-West-Verbindung	8
Aus Fehlern lernen	9
Überschätzte Entlastungswirkung	9
Der Durchgangsverkehr macht nur einen kleinen Anteil	9
Geteilte Attraktivität für den Durchgangsverkehr	9
Aufgebaute Zahlen	10
Fazit	11
Ausblick	12

Literatur:

- Projektinfo: B206-G10-SH - B 206 N-OU Itzehoe in: Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030; <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B206-G10-SH/B206-G10-SH.html> - im Folgenden: Dossier
- Masterplan Verkehr Itzehoe, Lübeck / Hamburg / Itzehoe im Januar 2011

Keine Straße durch wertvolles Naturgebiet

Die Nordumgehung - großer Schaden, kleiner Nutzen

Fast jeder Itzehoer kennt Stormsteich, kennt die einzigartige Natur, die sich dort fernab vom Verkehrslärm weitläufig erstreckt. Würden die Pläne zur Nordumgehung Itzehoes Wirklichkeit, wäre dieses Herzstück der Itzehoer Naherholung unwiederbringlich geschädigt.

Kilometerweit soll sich eine Straße zwischen vier Wäldern - dem Mariengrund, der Halloh, dem Itzehoer Stadtwald und dem Klosterforst hindurchwälzen - nahe an Stormsteich und direkt an Edendorf vorbei. Das würde den Erholungswert dieses Gebiets, das im Übrigen auch das Trinkwassereinzugsgebiet von Tegelhörn und Edendorf ist, beeinträchtigen. Zudem wäre eine solch große Zerschneidung gewachsener Naturgebiete für viele Tierarten eine erhebliche Gefahr.



Der Schaden eines solchen Großvorhabens lässt sich mit Sicherheit schon jetzt ermessen. Der Nutzen dagegen ist äußerst zweifelhaft.

Die Nordumgehung - plötzlich wieder im Bundesverkehrswegeplan

Im Jahre 2003 wurde die Nordumgehung wegen erheblicher Umweltbedenken aus dem vordringlichen Finanzierungsbedarf (VB) des Bundesverkehrswegeplans (BVWPI) gestrichen. Eine konsequente und richtige Entscheidung, denn die geplante Trasse würde zu erheblichen ökologischen Schäden für die Menschen und die Natur in Itzehoe und dem Umland führen – bei nur geringer Verkehrsentlastung im Itzehoer Stadtgebiet.

Dann 2017: Völlig unverständlich stellte Verkehrsminister Dobrindt (CSU) die Nordumgehung wieder in den vordringlichen Bedarf des aktuellen Bundesverkehrswegeplans 2030 unter Missachtung ihrer massiven Umweltprobleme.

Forderungen werden laut

In der Folge erhoben sich nun wieder einseitige, lautstarke Forderungen in der Itzehoer Politik, in der Region und auch auf Landesebene. Ohne erkennbare Abwägungen der Vor- und Nachteile soll eine Bundesstraße Teile des KFZ-Verkehrs der B 77 und der B 206 nördlich um Itzehoe herumführen und so vorgeblich die nördlichen Hauptverkehrsadern im Stadtgebiet entlasten.

Einäugig behaupten die Befürworter, dass die Trasse Itzehoe von den Schadeinflüssen des Straßenverkehrs befreien würde. Doch das Gegenteil ist der Fall. Denn mit dieser drastischen Verkehrsführung werden zusätzlich zu den jetzt schon betroffenen Durchgangsstraßen weitere Wohngebiete dem Verkehrslärm und den Autoabgasen ausgesetzt - ebenso wie eine große, bisher weitgehend unbelastete Wald- und Erholungslandschaft. Die Verkehrsemissionen werden nicht reduziert, sondern noch weiter verbreitet - auf Kosten der Lebensqualität von noch mehr Menschen.

Der Straßenverlauf

- Die Umgehungsstraße soll in Edendorf an der Siemensstraße beginnen, über die sie mit der Autobahnauffahrt Itzehoe-Nord verbunden ist.
- Dicht vorbei am Wohngebiet um die Geschwister-Scholl-Allee führt sie dann in die freie Landschaft.
- Dabei zertrennt sie zusammenhängende Agrarflächen und durchbricht verschiedene Knicks,
- schiebt sich durch den Waldverbund vom Itzehoer Waldgürtel und der Ottenbütteler Halloh,
- vernichtet auf der alten Bahntrasse einen Kilometer einer wichtigen örtlichen Biotopverbundachse und des grünen Radwanderweges,
- überquert in Amönenwarte die B 77 und

- trägt in Rotenmühlen Lärm und Gestank in die jetzt schon von zwei Bundesstraßen belastete Gemeinde Schlotfeld und quert das europäische Schutzgebiet Stormsteichbach / Schlotfelder Graben mit seiner Niederung und hochwertigen Zuläufen,
- um bei Klein-Ösau die B 206 zu erreichen.



Geplanter Verlauf der Nordumgehung (Basis: Copernicus-Karte)

Technische Daten, Bauzeit, Kosten

Diese Bundesstraße soll 6,1 km lang werden in zweispuriger Ausführung. Erwartet wird, dass täglich durchschnittlich 10.000 KFZ auf dieser Trasse fahren - auf der Teilstrecke von der A 23 bis zur B 77 geht man sogar von 11.000 KFZ pro Tag aus. Das entspricht in etwa dem Verkehrsaufkommen, wie es aktuell auf der B 206 zwischen Schlotfeld und Itzehoe gemessen wird.

Auf die Entlastung folgender Straßen im Verlauf von B 77 und B 206 wird abgestellt:

B 77: Vor dem Delftor, Adenauerallee, Bahnhofstraße, Dithmarscher Platz, Lindenstraße, Grunerstraße, Langer Peter

B 206: Lindenstraße, Grunerstraße, Langer Peter, Brunnenstieg, Lübscher Brunnen, Kieler Landstraße

Zeitlicher Rahmen: Für die Dauer der Planungsphase werden 114 Monate = 9 ½ Jahre geschätzt und für die Bauzeit weitere zwei Jahre. Würde man mit der Planung noch in diesem Jahr beginnen, wäre vor 2030 nicht mit der Fertigstellung zu rechnen.

Preisstand 2014: Die Kosten der Nordumgehung werden mit 17,7 Mio. € veranschlagt (Bruttokosten ohne Planungskosten).

2012 betragen die erwarteten Kosten 17,5 Mio. €, wobei die Planungskosten mit ≈ 2,6 Mio € schon mit eingerechnet waren. Der wirkliche Straßenpreis - vergewenwärtigt man sich allein den Preisanstieg von 2,4 Mio. € im Zeitraum von 2012 bis 2014 - wird bis zum Jahre 2030 erheblich über den 17,7 Mio. € liegen. Dabei ist der hohe Landschaftsschaden noch gar nicht eingerechnet.

Die ökologischen Schäden der Nordumgehung sind groß:

- Die Straßenführung von 6,1 km Länge und 20 bis 25 m Breite wird 14,1 ha Fläche versiegeln.
- Auf fast 1 km Strecke trennt sie bisher unzerschnittene Waldlebensräume und
- auf ebenfalls auf fast 1 km Länge wird der Radwanderweg auf der alten Bahntrasse ebenso wie seine Biotopverbundfunktion beseitigt.
- Auf 4,9 km zerschneidet sie bisher unzerschnittene Großsäuger-Lebensräume (Rehe, Hirsche, ..).
- 0,2 ha Naturschutzvorrangflächen eines europäischen Schutzgebietes werden zerschnitten, erhebliche Beeinträchtigungen werden nicht ausgeschlossen,
- ein halber Hektar unzerschnittener Kernraum (Waldlebensraum) fällt der Überbauung zum Opfer.
- Die Verlärmung der Landschaft trifft Anwohner wie Freizeitnutzer.

Diese 6 km Umgehungsstraße haben es also in sich. Sie greifen allein schon von den reinen Zahlen her erheblich in die Natur, Landschaft und Erholung ein.

Dies waren die Gründe, weshalb die Nordumgehung 2003 aus dem Vordringlichen Finanzierungsbedarf des BVWPI entfernt wurde.

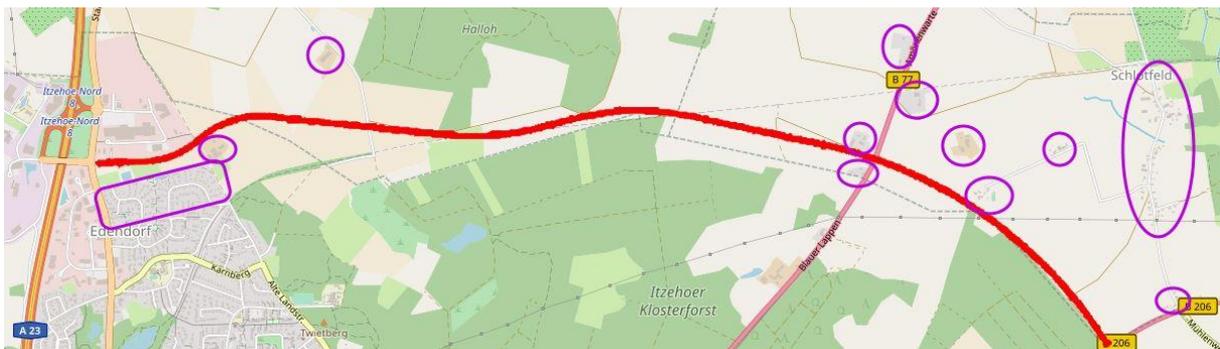
Schutzgut Mensch

Die angebliche Verkehrsentslastung der Nordumgehung besteht vor allem darin, Teile des Straßenverkehrs aus dem Stadtgebiet in die bisher vom Verkehr unbelastete Landschaft auszulagern. Ein bequemer Gedanke. Aber damit wird zum einen der an sich schon schwer belasteten Natur eine weitere Bürde aufgeladen und zum anderen wird ein Teil der Last auf die Menschen im Norden / Nordosten Itzehoes abgewälzt.

Wohngebiete - zusätzlich von Verkehrsimmissionen betroffen

Durch die Nordumgehung werden Wohngebiete und Anwesen im Außenbereich des Itzehoer Raums mit bisher nicht gekannten Verkehrsimmissionen belastet. Betroffen sind die Bewohner folgender Gebiete:

- die Edendorfer im noch ruhigen Wohngebiet um die Geschwister-Scholl-Allee - der Abstand der Nordumgehung zum nördlichen Rand beträgt nur rund 100 m,
- die Einwohner der Gemeinde Schlotfeld: die langgestreckte Gemeinde muss jetzt schon an ihren Enden jeweils eine vielbefahrene Bundesstraße (B77 und B206) ertragen; die neue Trasse würde den gesamten Ort auf ganzer Breite beschallen;
- die Bewohner der Außenbereiche Rotenmühlen, Amönenwarte und Alte Landstraße wären in direkter Nachbarschaft betroffen. Teils führt der geplante Verlauf in nur kurzer Entfernung an Einzellagen vorbei.



Durch die Nordumgehung betroffene Wohngebiete und Anwesen (Basis: Openstreetmap)

Trotz der zu erwartenden Belastungen wird die „Veränderung der Geräuschbelastung außerorts“ im Dossier des BVWPI mit 0 angegeben. Und manche Politiker reden gerne von „geringem Widerstand“ des Streckenverlaufs. - Das ist Augenschwermerei. Die hohe Verkehrsprognose von bis zu 11.000 KFZ / 24h lässt erheblichen zusätzlichen Straßenlärm für alle Bewohner im näheren und weiteren Umfeld der Straße erwarten. Hinzu kommen die zu erwartenden Schadstoffimmissionen.

Gestörte Naherholung

Die Nordumgehung schadet jedoch nicht nur den Bewohnern im Umfeld der Strecke. Betroffen sind auch die Itzehoer in ihrer Gesamtheit. Denn der Trassenverlauf in direkter Nähe zum Itzehoer Stadtwald und zum Klosterforst verlärmst beliebte und vielgenutzte Naherholungsgebiete im Norden Itzehoes wie die Gegend um Stormsteich mit ihrem einladenden System ruhiger Wald- und Knickwege. Der Itzehoer Waldgürtel würde von der Landschaft im Norden abgetrennt werden. Das erholsame Naturerleben vom Spaziergang über Jogging bis hin zum Radwandern würde den Stressfaktoren der Bundesstraße zum Opfer fallen.



Alte Bahntrasse: Verlust einer Naturoase

Zu einem herrlichen, naturnahen Refugium und einem wunderschönen (Rad-)Wanderweg hat sich die alte Bahntrasse von Itzehoe nach Kellinghusen entwickelt. Busch- und Baumbewuchs säumen den ehemaligen Bahndamm und bieten Spaziergängern, Wanderern und Radfahrern Weg und Raum in purer Natur. Hecken- und Waldvögel bewohnen das Lebensband in großer Zahl und erfreuen die Spaziergänger mit ihrem Gesang.

- Der beliebte Weg würde auf einen Kilometer Länge durch die vielbefahrene Bundesstraße brutal unterbrochen und überbaut werden.
- Darüber hinaus würde mindestens ein weiterer Kilometer durch den Straßenlärm der nah vorbeiführenden Straße entwertet werden. Das führt zu Stress für die Erholungssuchenden. Die Vögel würden verschwinden.



Schutzgut Natur und Landschaft

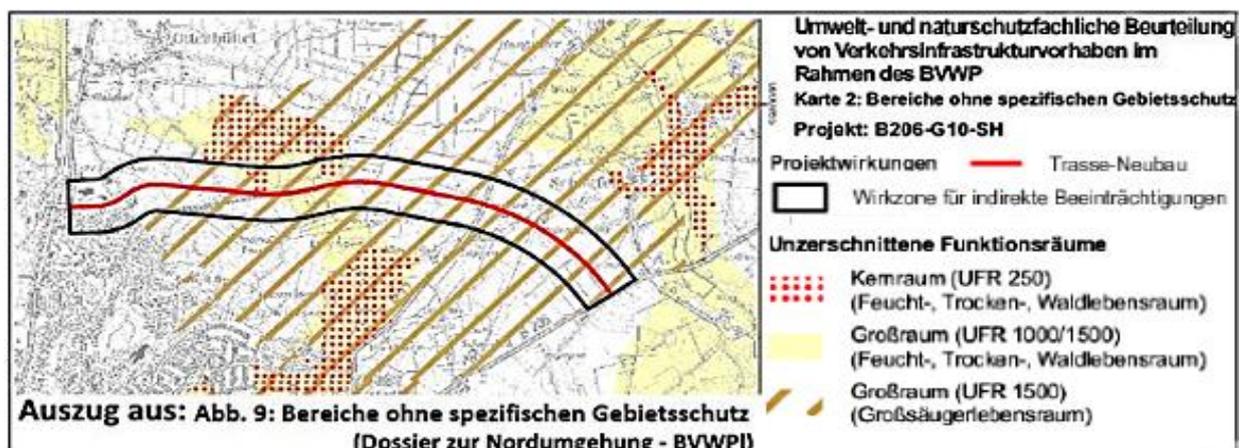
Die Nordumgehung ist ein Straßenneubau. Sie wird hineingeplant in einen Landschaftsraum, der bisher nicht vom Straßenverkehr beeinträchtigt ist. Sie nutzt keine vorhandenen Straßenabschnitte, sondern versiegelt 14 ha unbeanspruchten Boden neu. Ihre Schadwirkung geht jedoch über diese 14 ha weit hinaus, denn sie schneidet gleichzeitig viele qkm ruhiger, zusammenhängender Lebensräume auseinander und schottet die Tiere beider Räume nachhaltig voneinander ab. Das hat schwerwiegende Folgen für die Säugertiere, Vögel, Lurche und Insekten, für ihre Lebensqualität und für ihren Bestand.

Zerschnittener Waldlebensraum

Die Vitalität der Itzehoer Wälder wird unter den Auswirkungen des Straßenprojekts erheblich leiden. Hier im Norden treffen sie auf die Halloh, deren Kernbereich als Naturwald ausgewiesen ist, und - noch weiter nördlich - den Mariengrund. Zusammen bilden diese Wälder einen großen Lebensraumverbund, dessen Restteile durch die vielbefahrene Bundesstraße voneinander abgekapselt werden würden.

Die Trennung betrifft jedoch nicht nur den Waldverbund. Auch der Kontakt der Itzehoer Wälder zur Feldflur würde auf 4,9 km unterbunden werden, denn die Nordumgehung spaltet eine Landschaft, die bisher nicht durch Straßen segmentiert ist.

- Die Wanderungen des Wildes sind durch den Straßenverkehr gefährdet. Wildunfälle mit Schäden für Mensch und Tier sind programmiert. Der notwendige Zugang zur freien Landschaft wird durch den Straßenverkehr verwehrt. Der fehlende Austausch mit entfernt lebenden Artgenossen führt zur genetischen Verarmung und droht die Tierbestände zu schwächen.



- Auch die Kleinsäugetiere aller Art (Eichhörnchen, Marder, Wiesel, Igel, Mäuse, ...) werden von der offenen Landschaft abgeschnitten.
Für die streng geschützten Fledermäuse ist der offene Raum zwischen dem Stadtforst und der Halloh ein ideales Jagdrevier. Durch den Sog vorbeifahrender Autos werden sie bei ihren Jagdflügen erfasst und kommen zu Tode.
- Fluginsekten wie Schmetterlingen, Bienen, Schwebfliegen, ... droht das gleiche Schicksal.
- Für Amphibien und Lurche (Frösche, Kröten, Molche, ...) werden gewachsene Wanderungswege unterbrochen, es droht der Verkehrstod - vor allem bei ihren Wanderungen zur Laichzeit.

Der Neubau einer vielbefahrenen Bundesstraße durch eine vom Verkehr bisher verschonte Landschaft ist ein großes Desaster und bedroht eine Vielzahl von Tierarten nachhaltig in deren Existenz.

Verkehrsvorhaben von dieser Größe und Schadwirkung verbieten sich in der heutigen prekären Umweltsituation grundsätzlich. Eine Grünbrücke - wie in der Planung des BVWPI vorgesehen - kann die Verinselung der Itzehoer Wälder nicht nachhaltig und auf ganzer Breite aufheben und würde nur als ein kleines Notpflaster wirken können.

Natura 2000

Im Itzehoer Stadtforst entspringt südlich der B 77 der Lübsche Bach, der sich ohne künstliche Unterbre-



chungen ostwärts schlängelt, sich mit dem Stormsteichbach verbindet und in dessen Verlauf in die Rantzau mündet. Als Teil des Gewässernetzes der Stör und ihrer Zuflüsse (hier: die Rantzau) steht das Gewässer unter dem Schutz des europäischen Naturschutznetzes Natura 2000. Es handelt sich beim Lübschen Bach um einen der hochwertigsten Quellbäche im Kreis Steinburg.

Nur noch wenige Verästelungen des Gewässersystems haben einen ungestörten Verlauf vom Meer über Elbe, Stör und Rantzau bis zur Quelle. Dass die unverbaute Verbindung von der Quelle bis zum Meer noch besteht, ist ein besonders wertvoller, schützenswerter Zustand. Die Nordumgehung würde diesen Zusammenhang im Ortsteil Rotenmühlen auf mehr als 20 m durch eine Straßenbrücke unterbrechen. Für viele Fische und andere Wasserlebewesen bedeutet die lange lichtlose Distanz ein unüberwindbares Hindernis.

Diese Naturschutzsituation wurde für den Bundesverkehrswegeplan bisher gar nicht erst untersucht. Im BVWPI heißt es: „Eine FFH-VP ist noch nicht durchgeführt worden, erhebliche Beeinträchtigungen werden nicht ausgeschlossen.“

Eine solche Unterlassung ist unverantwortlich und nicht zeitgemäß. Sie muss als ein durchsichtiger Versuch gewertet werden, die negativen Umweltwirkungen zu vertuschen und kleinzureden.

Unnötige Planungen sind Steuerverschwendung

Aktuell sind zwei bundes- bzw. landesverkehrspolitische Projekte im Entstehen, die Auswirkungen auf den Durchgangsverkehr Itzehoes haben werden. Erwartet wird eine starke Reduzierung der Transitverkehre

- durch die Einführung der LKW-Maut auf allen Bundesstraßen seit dem 1. Juli 2018
- und durch den Bau der A 20, deren Planung und Bau von allen Landesregierungen vorrangig betrieben wird.

Hinzu kommt,

- dass die A 23 seit dem Lückenschluss im Juni 2016 als Westumfahrung Itzehoes wirkt und Durchgangsverkehr aus der Stadt abzieht und
- dass die Südspange über die Konsul-Rühmann-Straße im Dezember 2018 fertiggestellt sein wird und vor allem den Schwerlastverkehr aus dem engeren Stadtbereich (Bahnhofstraße, Dithmarscher Platz, Lindenstraße) heraushält.

Die beiden übergeordneten Projekte - LKW-Maut und A 20 - zielen auf die Entlastung der Bundesstraßen vom Schwer- und Transitverkehr ab und werden ihre Wirkung auch in Itzehoe entfalten. Dennoch spielen sie in den Abwägungen des BVWPI keine Rolle.

Auch für die Befürworter der Nordumgehung sollte gelten: Die Auswirkung der genannten Maßnahmen auf die Verringerung der Verkehrszahlen in Itzehoe muss abgewartet werden, bevor irgendwelche zusätzlichen Straßen in die Landschaft hinein geplant werden. Eine Planung zum jetzigen Zeitpunkt ohne neue Zahlen wäre reine Verschwendung von Steuergeldern.

Die Lkw-Maut auf Bundesstraßen

Nach der Einführung der LKW-Maut auf den Autobahnen setzte sich bei vielen Transportunternehmen die Unsitte durch, Bundesstraßen statt Autobahnen zu benutzen, um die Maut zu sparen. Dies führte zu einer immer stärker werdenden LKW-Belastung der Straßen in den Städten und auf dem Land. So auch in Itzehoe.

Um diesem Missstand abzuhelpen, wurde die Pflicht zur Zahlung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ausgeweitet. Mautpflichtig sind ab dem 1. Juli 2018 Lkw ab 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Die Mautpflicht gilt nun auch für die B 77 und die B 206. Es besteht die Erwartung, dass die Benutzung der Bundesstraßen durch LKW zurückgeht und Langstreckenfahrten wieder über die Autobahnen erfolgen, da die Mautersparnis künftig entfällt. - Diese Entwicklung ist auch für Itzehoe abzuwarten.

Die A 20 als Ost-West-Verbindung

Der Ausbau der Autobahn A 20 als Ost-West-Verbindung in Schleswig-Holstein wurde gegen alle ökologischen Bedenken von den letzten Landesregierungen als wichtiges Verkehrsprojekt mit hoher Priorität betrieben. Zur Verfahrensbeschleunigung übergab Schleswig-Holsteins Verkehrsminister 2018 diese Aufgabe an die Deges, eine Projektgesellschaft des Bundes und der Länder.



aus BVWPL 2030: A 20 von A 7 bis zur Elbe und Nordumgehung IZ

Die A 20 soll südlich von Itzehoe bei Hohenfelde auf die A 23 treffen. Damit wäre für den Langstreckenverkehr eine Ost-Westumgehung

Itzehoes hergestellt. - Warum sollte sich beispielsweise ein LKW-Fahrer, der aus Lübeck in Richtung Brunsbüttel unterwegs ist, noch durch das Nadelöhr Itzehoe quälen? Mit der Fertigstellung des A 20-Projekts würde für den Langstreckenverkehr eine weitere entlastende Situation in Bezug auf Itzehoe entstehen.

Es ist unsinnig, parallel zur Planung der A 20 die Nordumgehung zu betreiben, da diese - vom Fernverkehr entlastet - noch weniger begründet wäre.

Aus Fehlern lernen

Eine solche unnötige Planung mit fatalen Folgen hat es in der Itzehoer Vergangenheit schon einmal gegeben, denn schon einmal wurden zwei Pläne losgelöst voneinander geschmiedet, ohne sie miteinander in Bezug zu setzen:

Das geschah, als die Itzehoer Störschleife zugeschüttet werden sollte. Das wichtigste Argument damals lautete, jede Sturmflut gefährde das Leben der Bewohner in der Neustadt. Wie wir wissen, wurde dann aber auch das Störsperwerk gebaut, das diese Gefahr beseitigte. Beide Pläne wurden offensichtlich nicht miteinander in Bezug gesetzt.

Es wäre für unsere Naherholung, für die Natur und nicht zuletzt für viele Anwohner in Schlotfeld und Edendorf unverständlich, wenn jetzt leichtfertig „ins Grüne“ geplant würde!

Überschätzte Entlastungswirkung

Der Durchgangsverkehr macht nur einen kleinen Anteil aus

Der Anteil des Durchgangsverkehrs am gesamten KFZ-Verkehr in Itzehoe ist der kleinere, da die weit überwiegenden Fahrten in der Stadt Ziel-, Quell- und Binnenverkehr sind. Der überwiegende Hauptanteil des Straßenverkehrs ist also auf Itzehoe bezogen - er strebt nach Itzehoe hinein oder beabsichtigt es zu verlassen oder bewegt sich innerhalb der Stadt. Diese Kraftfahrzeuge werden die Umgehungsstraße nicht benutzen. Entsprechend klein kann deshalb nur die Entlastung der Hauptverkehrsachsen sein. Sie werden auch weiterhin die Hauptverkehrsströme Itzehoes aufnehmen müssen.

Geteilte Attraktivität für den Durchgangsverkehr

Doch selbst für den Durchgangsverkehr hat die Nordumgehung nur eine begrenzte Attraktivität, denn durch die abseitige Lage außerhalb des Itzehoer Waldgürtels bedeutet sie für die meisten Teilnehmer des Durchgangsverkehrs einen erheblichen Umweg. Geeignet wäre sie lediglich für KFZ auf der B 206 mit Zielrichtung A 23 / Heide (und umgekehrt). Für den Zielverkehr in Richtung Brunsbüttel oder zur Elbefähre wäre die Nordumgehung wegen der Umwegstrecke unattraktiv.

Für KFZ auf der B 77 ergäbe sich ein Nutzen lediglich in Richtung A 23 / Heide und nach Brunsbüttel (und umgekehrt). Ziele wie die Elbefähre oder südwestlich wären mit einem größerem Umweg belastet.

Folglich würde nur ein Teil des an sich schon geringen Durchgangsverkehrs die Umgehungsstraße nutzen.

Diese Einschätzung stützt auch der Itzehoer „Masterplan Verkehr“ von 2012, indem er gezielte Restriktionen auf der B 206 fordert, die den Durchlass für den Durchgangsverkehr erschweren und so den Durchgangsverkehr auf die Umgehung zwingen. - Ohne solche Zwangsmaßnahmen sieht er die Wirtschaftlichkeit der Nordumgehung wegen zu geringer Nutzung nicht als gegeben an. ¹

Im Bundesverkehrswegeplan ist von restriktiver Lenkung des Durchgangsverkehrs keine Rede. Seine Zahlen täuschen eine hohe Auslastung der Nordumgehung vor. Dass diese Zahlen jedoch nicht glaubwürdig sind, belegt das nächste Kapitel.

¹ Masterplan Verkehr Itzehoe - Endbericht S. 146/7, s.a. Fußnote 3

Aufgebauchte Zahlen

Genaueres Hinschauen lohnt sich: Der Bundesverkehrswegeplan arbeitet mit stark geschönten und überzogenen Zahlen. Entsprechend können die Versprechungen zur Verkehrsentslastung wenig überzeugen.

Schwerlastverkehr: Unhaltbare Erwartungen

Besonders deutlich treten diese Missverhältnisse bei den Berechnungen zum LKW-Verkehr zu Tage.

- a) So lautet die Prognose, dass 11% der Fahrzeuge, die in Zukunft die Nordumgehung benutzen werden, LKW sein sollen. Diese Zahl ist viel zu hoch gegriffen. Das verdeutlicht ein Blick auf die heutigen, amtlich gemessenen² LKW-Anteile am Verkehrsaufkommen der Bundesstraßen B 206 und B 77, denn deren Anteile sind erheblich kleiner:
- auf der B 206 (bei Schmabek) ≈4,5%
 - auf der B 77 nördlich von Itzehoe (Blauer Lappen) ≈7,5%
 - auf der B 77 südlich von Itzehoe (Nordoe) ≈6%

Der prognostizierte LKW-Anteil von 11% (in Zahlen 1.100 LKW) ist frei erfunden und täuscht nur scheinbar eine hohe Entlastung vom Schwerlastverkehr vor.

- b) Auch die Berechnung der LKW-Zahlen für den Abschnitt der Nordumgehung zwischen Schlotfeld/Klein-Ösau und der B 77/Amönenwarte ist wirklichkeitsfern.

Die Prognose des BVWPI erwartet täglich 1000 LKW für den Abschnitt der Nordumgehung zwischen der B 206 und der B 77. - Tatsächlich sind die Zahlen des LKW-Verkehrs erheblich kleiner (laut amtlicher Messung 2016) und betragen

- auf der B 206 (Schmabek) 475 LKW pro Tag
- auf der B 77 (Blauer Lappen) 395 LKW pro Tag

Nicht einmal wenn alle 870 LKW, die täglich beide Bundesstraßen in beiden Fahrtrichtungen befahren, auf diesen Teil der Nordumgehung einschwenken würden und keiner auf die geplante A 20 ausweichen würde, ließen sich die vorgetäuschten 1000 LKW errechnen. In Wirklichkeit jedoch würden nicht einmal halb so viele LKW dieses Teilstück der Nordumgehung benutzen, da die meisten Fahrten auf Itzehoe bezogen sind.

- c) Für den Abschnitt der Nordumgehung zwischen der A 23 und der B 77 werden vorgeblich sogar 2000 LKW erwartet. Die Überprüfung führt zu genauso abstrusen Überzeichnungen.

Wir stellen fest: Die Zahlen des BVWPI zum Schwerlastverkehr beruhen nicht auf Fakten, sind maßlos überzogen und sind wertlos! Die Entlastungswirkung beim Schwerlastverkehr kann folglich nicht in der prognostizierten Höhe stattfinden.

Allgemeiner KFZ-Verkehr: Unerfindliche Überzeichnungen

Die willkürliche Übertreibung des Verkehrsaufkommens findet sich ebenfalls in den Zahlen des allgemeinen KFZ-Verkehrs für die Nordumgehung wieder. Vergleicht man die erwarteten KFZ/24h-Zahlen des BVWPI mit den Prognosen des Itzehoer Masterplans Verkehr, zeigt sich, dass hier maßlos überhöhte Zahlen vorgetragen werden.

d)

Zum Vergleich:	Abschnitt B 206 - B 77 (KFZ/24h)	Abschnitt B 77 - Edendorf (KFZ/24h)
BVWPI	7000	11000
Masterplan Verkehr	5000	7000
Differenz:	- 2000 KFZ	- 4000 KFZ

Die Differenz von -4000 KFZ/24h dürfte voraussichtlich noch größer ausfallen, da der Masterplan Verkehr die verkehrliche Nutzung der Nordumgehung ohne weitere Vorgaben auf 5000 statt 7000 KFZ/24h schätzt.

² Verkehrszählung BAST - Bundesanstalt für Straßenwesen

Eine Verbesserung dieses unzureichenden Ergebnisses erwartet er nur, wenn der Verkehrsfluss über die Alte Landstraße und den Dwerweg zum Edendorfer Gewerbegebiet / ISIT-Gelände und zur A 20 hergestellt wird und wenn wirksame Restriktionen für den Durchgangsverkehr in die Ortsdurchfahrt der B 206 eingebaut werden³. Beide Voraussetzungen erfüllt der BVWPI nicht.

Der Unterschied zwischen den Verkehrszahlen des Bundesverkehrswegeplans und des Masterplans Verkehr ist unverträglich hoch, obwohl beide Papiere in der Datenerhebung zeitlich nicht weit auseinanderliegen. Die Übertreibungen des BVWPI wecken kein Vertrauen in seine Bewertungsmethodik. Vermutlich entstanden sie im Bemühen, eine Wirtschaftlichkeit des Großvorhabens vorzugaukeln, um so die Zuordnung zum Vordringlichen Finanzierungsbedarf - also zur Finanzierung der Straße aus Bundesmitteln - zu erreichen.

Fazit

- Das Zahlenwerk des BVWPI zur Nordumgehung arbeitet mit Bedarfsprognosen, die der Überprüfung nicht standhalten. Sie sind so weit überzogen, dass sie die Aussagekraft der gesamten Voraussagen grundsätzlich in Frage stellen.
- Das Straßenbau-Großvorhaben läuft den ökologischen Anforderungen einer nachhaltigen Städte- und Verkehrsplanung zuwider durch
 - exzessiven Bodenverbrauch,
 - Verlagerung des Straßenverkehrs in die Reste noch unbeschwerter Landschaft,
 - Verlärmung weiterer Wohngebiete,
 - Verlärmung von Erholungsgebieten,
 - Zerstörung der Zusammenhänge in der Natur.
- Die Nordumgehung beeinträchtigt die Lebensqualität von Mensch und Natur sowie die Wohnqualität und Attraktivität der Stadt.
- Dem großen Schaden für Mensch, Natur und Landschaft steht nur ein geringer, überschätzter Nutzen gegenüber, denn
 - nur ein kleiner Teil des Verkehrsaufkommens auf den Bundesstraßen in der Stadt kann abgeführt werden;
 - die heutigen Hauptverkehrsadern werden auch in Zukunft Hauptverkehrsachsen bleiben mit gelegentlichen Staus in den Stoßzeiten und den bekannten Immissionsbelastungen im Gefolge;
 - übergeordnete Verkehrsprojekte wie die LKW-Maut und die geplante A-20 werden zusätzlich auf die Verringerung des Durchgangsverkehrs wirken.

Die zu erwartende Verringerung des Verkehrs bleibt gering und rechtfertigt in der Abwägung von Nutzen und Schaden weder die Neubelastung weiterer Wohngebiete noch die Eingriffe in die wertvolle Erholungs- und Natursituation. - Deshalb:

Keine Straße durch wertvolles Naturgebiet!

³ „Mit der ... Grobtrasse einschließlich des „Netzschlusses Dwerweg“ können rund 7.000 Kfz/24h vom innerstädtischen Straßennetz auf die Nordtangente verlagert werden. Als Komplementärmaßnahme ist dazu allerdings die Einschränkung der Leistungsfähigkeit auf der B206-Ortsdurchfahrt erforderlich, die vor allem den Durchlass für den Durchgangsverkehr erschwert.

Ohne Restriktionen auf der B206 würde sich der Entlastungseffekt der Nordtangente ... auf rund 5.000 KFZ/24h verringern. Damit wäre nach Auffassung des Gutachters aber nicht nur die Wirtschaftlichkeit, sondern auch die Förderfähigkeit des Vorhabens und damit die faktische Machbarkeit in Frage gestellt.“ (Masterplan Verkehr Itzehoe - Endbericht 146/7)

Ausblick

Erst einmal ist in Hinblick auf die tatsächlichen Verkehre abzuwarten, zu beobachten und zu bewerten, wie weit als Auswirkung der übergeordneten Planungen (LKW-Maut und A 20) eine Entlastung der Stadt Itzehoe vom Fernverkehr eintritt. Alle Planungen und Bauvorhaben, die sich dieser Sorgfaltspflicht entziehen, sind als unbegründete Verschwendung von Lebensraum für Mensch und Tier sowie von Steuergeld abzulehnen.

Von der Itzehoer Politik ist die Nordumgehung stets als Hauptangelpunkt der innerstädtischen Verkehrspolitik gesehen worden. Mit dem notwendigen Verzicht auf die Nordtangente sind der Verkehrspolitik jedoch keinesfalls die Hände gebunden, denn der Masterplan Verkehr und der aus ihm entwickelten Masterplan Fahrradverkehr geben der Stadt eine breite Palette wirksamer Hebel an die Hand, mit denen sie die Verkehrsentwicklung steuern kann.

So heißt es im Masterplan Verkehr: *„Der Schlüssel zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems mit Aufwertung der verkehrlichen und städtebaulichen Qualitäten liegt eindeutig bei den Zielverkehren, die den maßgeblichen Teil des Verkehrsaufkommens in der Stadt Itzehoe stellen ... sollte der Fokus auf einer deutlichen Förderung des Radverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) liegen.“*⁴

- Weiter heißt es: „Beim Fuß- und Radverkehr stehen die Erhöhung von Aufenthaltsqualitäten im Stadtzentrum und der Aufbau eines hochwertigen Radroutennetzes („Velorouten“) im Vordergrund.“
- Und: „Im ÖPNV-System liegt der Fokus auf der Aufwertung des regionalen Busverkehrs mit einem transparenteren und verdichteten Angebot sowie einer verbesserten Vernetzung. Im Stadt- und Regionalverkehr sind zudem die Haltestellen und das ÖPNV-Marketing weiter zu entwickeln.“

Die umfangreichen Handlungsempfehlungen der beiden Pläne aufzuführen, würde den Rahmen und die Zielsetzung dieser Schrift sprengen und muss deshalb hier unterbleiben. Manches davon wurde schon umgesetzt, aber die meisten Vorschläge harren noch auf ihre Umsetzung. Packen wir es an.

Herausgeber

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)
Kreisgruppe Steinburg
Draisine 10
25524 Itzehoe

Verantwortlich, Redaktion, Layout

Lothar Wittorf

1. Auflage: 100 Ex.

⁴ Masterplan Verkehr, S. 14