



Längerer Tunnel
Berg Bock/ Heiliger Berg

Steinaltalbrücke fertig
Weiterführung Traßdorf/ A 4/ Erfurt

MEININGEN

SUHL

Verschiedene Optionen
für Nordrichtung/ B19

Neutrassierung bahnparallel,
minimale Zerschneidung

Neutrassierung im Bergland (B 247)
landschaftlich angepaßte Standards

„A 73“

Wechsel von alter und neuer Trasse
wirksame Ortsentlastungen (B 4)

EISFELD

Ausbau der B 19,
kleinräumig neue
Ortsumfahrungen,
bahnparallel

BAD NEUSTADT

Umfahrung Lautertal
Schutz von Landschaft/ Siedlung

Bahntangente Coburg
ausreichend leistungsfähig

COBURG

Kleine Lösungen statt A 71/ A 73

ZUM BEISPIEL:

- 60% auf bestehender Trasse
- 40% Neutrassierung
- 52% Tempo 120 (Variante A)
- 40% Tempo 90
- 8% Tempo 60

„A 71“

„A 73“

LICHTENFELS

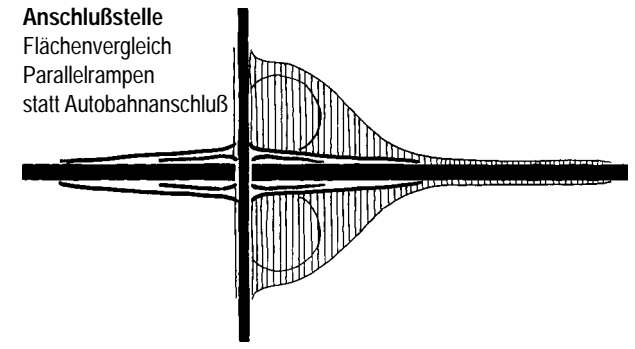
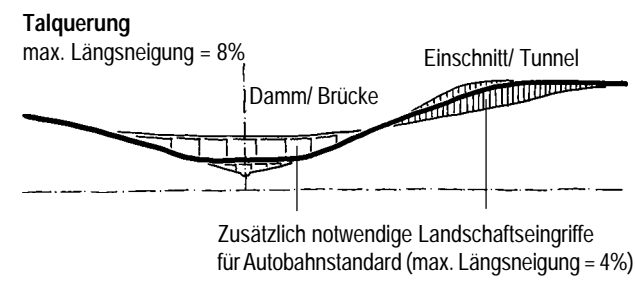
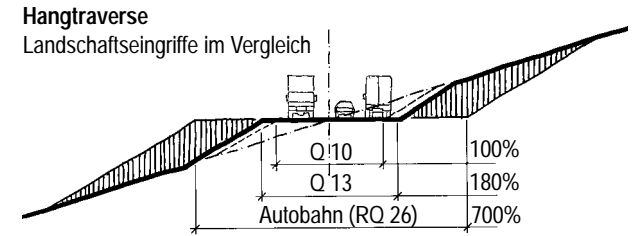
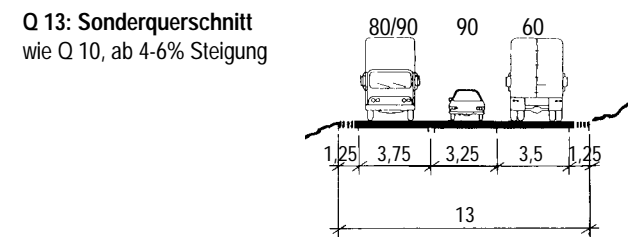
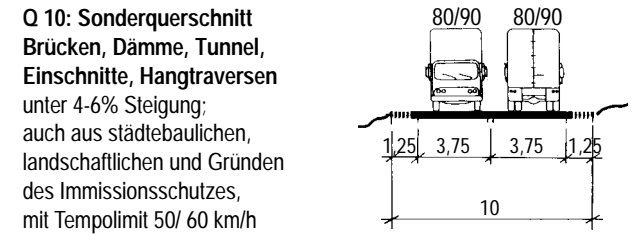
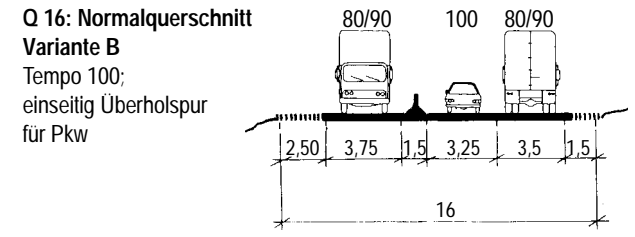
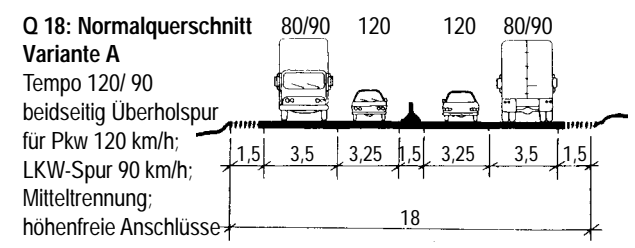
Ausbau der B 4,
kleinräumig Ortsumfahrungen

SCHWEINFURT

Ostrichtung
auf bestehende
Trassen verteilt

Anschluß A 70/ A 7

Anschluß B 173/ A 70



Weitere Trassierungsparameter
Mindestkurvenradius 500m (statt Autobahnstandard 800 - 1.500 m);
Kuppenradien, Böschungen nach Haltesichtweiten statt nach Überhol-
sichtweiten; kleinteilig wechselnde Abwägung von Geschwindigkeiten
und Landschaftseingriffen/ Immissionsschutz

VERKEHRSMENGEN: Zwei Fahrspuren bewältigen 20.000-30.000 Kfz/Tag. Selbst wenn die höchsten Prognosemengen in wenigen Spitzenstunden eintreten: Nur ganz wenige Teilstrecken brauchen aus Gründen der Verkehrsmengen mehr als zwei Spuren. Überholstrecken dienen allein den Pkw und deren tatsächlichen und psychologischen Reisezeiten.

VERKEHRSPROGNOSEN: werden oft von der Wirklichkeit überholt, weil überzogener Straßenbau Verkehr anregt. Die Kleinen Lösungen haben dämpfende Wirkung: Zu hohe Prognosen werden eher unterschritten. Außerdem wichtiger als Prognosen sind politischer Wille und angemessene Planung.

ZWEI/ DREI/ VIER FAHRSPUREN: An Steilstrecken sind Kriechspuren richtig. In schwierigem Gelände (Brücken, Dämme, Tunnel, Einschnitte, Hangquerungen) wären mehr als zwei Spuren zu schädlich und zu aufwendig. In der Ebene ist Überholen für beide Fahrtrichtungen problemlos. Daraus folgt: Situationsangepaßter Wechsel der Fahrspuranzahl.

RESERVEN: Landschaftsintegrierte Standflächen, Pannenbuchten und Ausweichmöglichkeiten bei Unfällen sind ausreichend vorhanden. Aber so, daß sie nicht zu höheren Geschwindigkeiten verführen.

VIELE ANBINDUNGEN: Entlasten Ortsdurchfahrten und Ortsverbindungen, sind in der Netzbilanz eher sicherer und verkürzen regionale Reisezeiten und Fahrwege.

TEMPOLIMIT: Für Lkw ohnehin vorhanden, für Pkw mit 120 km/h angenommen. Nur so sind kostengünstige Standards und einfache Zu- und Abfahrten in kurzen Abständen vertretbar. Verbessert Regionalverkehr und verringert Unfallgefahren und Umweltschäden. Ist in Zukunft Euro-Standard.

ÜBERHOLVERBOT auf der Gegenfahrbahn bei Zweispurigkeit: Erhöht die Verkehrssicherheit; ermöglicht Sicherheitsabstand hinter Vorausfahrendem (weil nicht überholt wird); ist zumutbar, da genügend Kriechspuren für Lkw und Überholspuren Reisezeit und Unge-duld berücksichtigen.

Kurzfassung des Gutachtens „Kleine Lösungen für die Straßenverbindungen Zella-Mehlis - Schweinfurt/ Suhl - Coburg, Varianten zur geplanten Autobahn A 71/ A 73“
 Prof. von Winning & Partner GbR, Westring 63, 34127 Kassel; T: 0561/85840, F: /898010; v.winning@t-online.de
 im Auftrag von:
 - Heinrich-Böll-Stiftung Thüringen e. V.
 - Bund Naturschutz in Bayern e.V.
 - BUND Thüringen e.V.
 - Bürgeraktion B 19/ A 81 e.V.
 - Bürgeraktion Das Bessere Verkehrskonzept e.V.
 - Grüne Liga Thüringen e.V.
 Februar 1999



ENTLASTUNG DER ORTSDURCHFARTEN: Ist größer bei mehr Zufahrten und größerer Ortsnähe. Weil auch für kürzere Strecken die Umfahrung genutzt wird. Und weil man auf kürzeren Wegen zur Umfahrung kommt.

GLEICHMÄSSIGKEIT DER STRECKE: nicht sinnvoll bei kleinteiliger Siedlung und Landschaft. Der Autofahrer kann sich flexibel anpassen - auch wenn er länger unterwegs ist.

STRASSENBAURICHTLINIEN: Werden streng eingehalten, wenn es um Bautechnik, Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit geht. Werden nicht berücksichtigt, wenn sie höhere Verkehrsmengen und überhöhte Geschwindigkeiten fördern.

LANDSCHAFT UND NATUR: Eine Trasse trennt weniger als zwei, ebenso die Neutrassierung parallel zur Bahn; kleinteilige Anpassung kann empfindliche Bereiche meiden; geringere Standards verbrauchen weniger bei Bau und Betrieb.

LÄRM UND ABGASE: Emissionen werden durch Tempolimit minimiert. Ortsnahe Umfahrungen führen zu Entlastungen innerorts; in Einzelfällen zusätzlicher Lärmschutz.

VERKEHRSSICHERHEIT: Die Vorteile der Autobahn werden übernommen: Keine Linksab- und einbieger, keine Kreuzungen, keine Fußgänger, keine Überholer auf der Gegenfahrbahn. Zusatzsicherheit: Tempolimit.

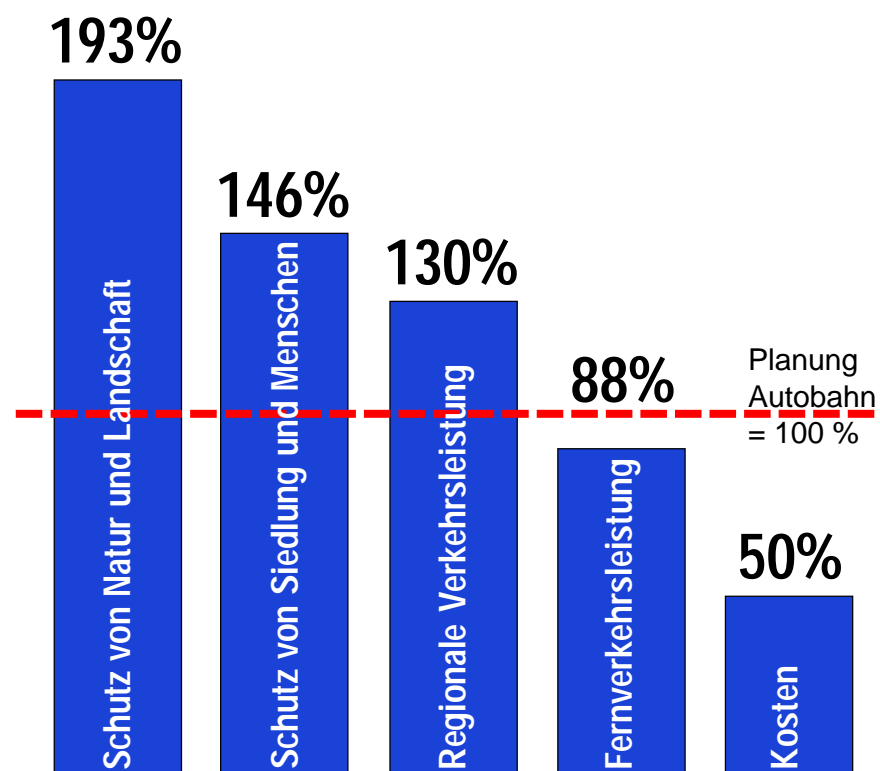
DIE AUTOBAHN VON ERFURT BIS ZELLA-MEHLIS ist zum Teil gebaut. Ihr Wert auch für Schnellfahrer wird nicht gemindert, wenn in den weiteren Abschnitten angepaßt geplant und gefahren wird. Kleine Lösungen sind weder Flaschenhals noch Sackgasse, sondern Teilstücke anderer Charakteristik.

WIRTSCHAFTSVERKEHR: Lkw mit 80-90 km/h hätten keinerlei Vorteile durch eine Autobahn. Regionale Beziehungen per Lkw und Pkw verbinden die Kleinen Lösungen besser und schneller. Personen mit „wertvoller“ Arbeitszeit lassen sich überregional in der Bahn chauffieren - wenn diese aufgewertet wird. Wirtschaftsverkehr braucht eher Berechenbarkeit als Hochgeschwindigkeit.

FLÄCHENBAHN: Bundesweite Initiative zur Verbesserung des Personenverkehrs. Sollte Südthüringen und Nordbayern einschließen und anschließen. Für hochwertige Mobilität.

EXPRESSBUSSE: werden Netzergänzung der Flächenbahn liefern. Ortsnahe Schnellstraßen sind besser für den Busverkehr geeignet als Autobahnen: Busse bleiben ohnehin unter 120 km/h und halten in der Ortsdurchfahrt.

REGIONALE STRASSENBAUWIRTSCHAFT: Höhere Beteiligung durch kleinere Baulose, kontinuierliche Bautätigkeit, angepaßte Bautechnik, regionale Vergabe; geringerer Anteil „importierter“ standardisierter Großtechnologie.



Für Südthüringen und Nordbayern würde der Neubau der A 71/ A 73 deutlich mehr Nachteile als Vorteile bringen. Aber die Nachteile könnten vermieden werden:

KLEINE LÖSUNGEN STATT AUTOBAHN

Je nach städtebaulicher und landschaftlicher Verträglichkeit addieren sich kleinteilig vorhandene Bundesstraßenabschnitte, neutrassierte Strecken, Verbreiterungen, Ortsumfahrungen. Für Lkw durchgehend mit 80-90 km/h befahrbar, mit Pkw-Überholstrecken für 100-120 km/h auf der Hälfte der Streckenlänge und an Steigungen. Mit fünfmal soviel Zu- und Abfahrten wie die Autobahn.

Damit ist die regionale Verkehrswirksamkeit, die Wirtschafts- und Lkw-Verkehrsleistung sowie die Entlastung der Ortsdurchfahrten deutlich besser als bei der Autobahnplanung. Unfälle, Lärm und Abgase wären deutlich weniger und Eingriffe in Natur, Landschaft und Siedlung wären deutlich harmloser.

Die prognostizierten Verkehrsmengen können bewältigt werden; im Pkw-Fernverkehr gibt es etwas höhere Reisezeiten. Denn der einzige „Nachteil“ der „Kleinen Lösungen“ (und damit der einzige Grund für den Bau mit Autobahnstandards!) ist, daß keine Pkw-Höchstgeschwindigkeiten möglich sind. Dafür wird die Hälfte der Kosten, das sind 1,5 Milliarden DM, freigemacht für Flächenbahn und Stadterneuerung - oder was immer die Region dringender braucht als eine Rennstrecke.



Kleine Lösungen ...



... statt Autobahn