

Return to sender:

**BUND-Analyse der
Straßenanmeldungen der
Bundesländer für den
Bundesverkehrswegeplan 2015**

**Minister Dobrindt muss zwei Drittel
der Vorhaben zurückweisen**

Stand: 13.2.2014

Inhalt

1	Einleitung	3
2	Der Rahmen des BVWP 2015 und Versäumnisse des Bundes	5
3	Die Fernstraßenanmeldungen der Länder im Vergleich	7
3.1	Die Bewertung auf einen Blick	
3.2	Die Bundesländer streichen aber nicht genug: Mecklenburg-Vorpommern Top, Bayern Flop	
3.3	Frühe Beteiligung der Öffentlichkeit: Gnadenakt oder Anspruch?	
3.4	Alternativenprüfung: „Nein Danke“?	
3.5	Prestigeprojekte oder bedarfsgerechte, verkehrsträgerübergreifende und effiziente Infrastrukturplanung?	
4	Wie weiter? Fünf Schritte zur Aufstellung eines guten BVWP 2015	14
	Listen konsolidieren und Finanzkorridor festlegen; Öffentlichkeit gut beteiligen; Nachhaltige Mobilitäts- und Transportstrategie sowie Prioritätenkonzept beschließen; Vorrangnetze und integrierte Lösungen; gute Projekte in den Ländern abstimmen	
5	Ländersteckbriefe	17

1. Einleitung

Bereits im Mai 2013 hatte der BUND den damaligen Stand der Anmeldungen von Fernstraßenprojekten eines Großteils der Bundesländer zum nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 bewertet. Der BVWP legt fest, welche Fernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen), Schienenstrecken und Wasserstraßen von 2015 bis 2030 in Deutschland aus- oder neu gebaut werden sollen. Er bestimmt auch, wieviel in die Sanierung und den Erhalt dieser Infrastrukturen investiert wird. Das Ergebnis der Studie im letzten Jahr: Die Pläne der Länder zum Neubau von Straßen waren nicht nur überdimensioniert, unfinanzierbar und umweltzerstörerisch. Sie widersprachen auch den Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums, wonach die Investitionen die Auswirkungen auf Klimagase, Luftschadstoffen, Lärm und Flächenzerschneidung berücksichtigen müssen. Erstmals war es den Umweltverbänden möglich, schon bei der Projektanmeldung eigene Vorschläge bzw. Alternativen zu den offiziellen Vorhaben zu unterbreiten. Die Auftragsverwaltungen in den Ländern müssen „eine intensive Auseinandersetzung mit Alternativen“ nachweisen. Der BUND nutzte diese Mitwirkungsmöglichkeit und reichte bei den Länderministerien im September 2013 über 50 umweltschonendere und kostengünstigere Alternativen zu den offiziellen Straßenprojekten ein. Bis Ende Januar 2014 hatten die Länder Zeit, ihre Listen und Projektanmeldungen zu überarbeiten und endgültig an das Bundesverkehrsministerium zu melden.

Die Kritik des BUND an der Wunschlistenpolitik der Länder ohne finanzpolitischen Realitätssinn ist weiterhin berechtigt. Auch bei ihrer finalen Anmeldung für den BVWP 2015 reichten die Länder viel zu viele Projekte ein: Über 1600 Fernstraßenprojekte mittlerweile aller Bundesländer wurden angemeldet. Die Verwirklichung dieser

Vorhaben wäre nicht nur umweltzerstörerisch, verkehrspolitisch sinnlos und unbezahlbar, sondern würde auch einen immensen Verwaltungsaufwand bedeuten. Die Umsetzung der Vorhaben beispielsweise in Bayern würden 160 Jahre und in Baden-Württemberg über 100 Jahre dauern (ohne Preis- und Kostensteigerungen). Nur wenige Länder – Nordrhein-Westfalen oder Niedersachsen – haben ihre sehr üppigen vorläufigen Listen deutlich reduziert. Allein Mecklenburg-Vorpommern hat sich bei der Zahl seiner Anmeldungen erheblich beschränkt und nach Kürzungen nur noch 29 Projekte angemeldet.

Die vom Bundesverkehrsministerium gewünschte frühe Bürger- bzw. Öffentlichkeitsbeteiligung wird durch die hohe Zahl an Projekten per se verunmöglicht. Eine umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung, die Dialoge einschloss, gab es nur in Baden-Württemberg und in Ansätzen in Mecklenburg-Vorpommern.

Extrem unterschiedlich war der Umgang mit den Alternativvorschlägen, die der BUND zur Prüfung eingereicht hatte. Nur eine Minderheit der Länder – Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Baden-Württemberg – setzte sich intensiv mit den eingereichten Alternativvorschlägen auseinander und gab differenzierte Stellungnahmen oder Antworten. Von einigen Ländern wie Rheinland-Pfalz oder Sachsen war bisher keine qualifizierte Rückmeldung zu bekommen. Manche Länder, zum Beispiel Bayern oder Thüringen, prüfen die eingereichten Vorschläge noch.

Qualitativ ist festzustellen, dass die Länder, obwohl die Grundkonzeption des BVWP 2015 und der Koalitionsvertrag der Bundesregierung die Priorität auf die Entwicklung von Netzen statt auf Einzelprojekte setzt, an unfinanzierbaren wie

umweltunverträglichen Großprojekten festhalten. Ansätze einer grundlegenden Neuorientierung gibt es nicht: verkehrsträgerübergreifende Netzkonzep- te, Umsetzung des Vorrangs von Ausbau vor Neu- bau oder Maßnahmen gegen den Mautausweich- verkehr sind kaum zu erkennen. Umweltpolitische Ziele wie Klimaschutz, Minderung von Schadstof- fen, Lärm, Flächenzerschneidung und -verbrauch spielen bisher bei den Anmeldungen keine prägen- de Rolle. Weder bei der Gesamtanmeldung noch bei einzelnen Projekten.

Der frühere Bundesverkehrsminister Ramsauer trägt eine Hauptschuld an dieser Misere: Bis heute gibt es keine ausreichende Klarheit über die Krite- rien für die Auswahl der Projekte für den BVWP und es fehlen die Details für die Bewertungsver- fahren. Zudem gibt es bisher keine neuen Ver- kehrsprognosen und keine endgültige Fassung der „Grundkonzeption für den BVWP 2015“. Den gewaltigen Verwaltungsaufwand fast aller Länder bei der Erfüllung der – deutlich erhöhten – Anforderungen an die Projektanmeldungen hätte man sich bei rechtzeitiger Erledigung der Haus- aufgaben des Bundesverkehrsministeriums mit Ansagen zu den Kriterien und dem Finanzrahmen ersparen können. Der BUND fordert Verkehrsminis- ter Alexander Dobrindt auf, zwei Drittel aller Anmeldungen an die Länder zurückzuschicken.

2 Der Rahmen des BVWP 2015 und Versäumnisse des Bundes

Die Auftragsverwaltungen der Länder sind für die Anmeldung von Fernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) zum nächsten Bundesverkehrswegeplan zuständig. Nachdem die Länder die von ihnen vorgesehenen Projekte – wie jetzt geschehen – an das Bundesverkehrsministerium gemeldet haben, werden diese von den Gutachtern des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf ihre Wirtschaftlichkeit, auf ihre Umweltverträglichkeit und ihre Raumwirksamkeit untersucht. Für den Entwurf des BVWP wird dann eine Auswahl zu treffen sein und es werden die Projekte nach ihrer Dringlichkeit gereiht. Letztlich entscheidet der Bundestag im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens über den Bedarfsplan der Bundesfernstraßen (ohne Zustimmungserfordernis des Bundesrats). Der Bundestag beschließt, welche Netze und Projekte er für relevant und für vordringlich erachtet und deren Bau dann zu 100 Prozent vom Bund finanziert werden. In der Vergangenheit waren die Vorschläge des BVWP und der Bedarfspläne weitgehend identisch. Für die Schienenwege des Bundes läuft parallel ein ähnliches Verfahren. Ebenso wie bei den Straßen gibt es auch dort erstmals mit der Möglichkeit für Umweltverbände, eigene Vorschläge für Projekte einzubringen.

Laut der Grundkonzeption des BVWP 2015 sind die Länder dazu verpflichtet, bei der Anmeldung von Straßenprojekten darzulegen, inwieweit eine „intensive Auseinandersetzung mit alternativen Lösungsmöglichkeiten“ zu geplanten Baumaßnahmen erfolgt ist. Insbesondere bei Umweltkonflikten sei darzustellen, ob Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, erwogen worden sind, und warum eine solche Lösung nicht angemeldet wird. Soweit es im Einzelfall sinnvoll ist, solle auch auf Verkehrsträgeralternativen eingegangen werden.¹ Diese Aussagen in der Grundkonzeption des BVWP 2015 werden in

der Antwort der Bundesregierung zu einer Kleinen Anfrage der Linksfraktion vom Dezember 2013 bestätigt².

Der Bundesverkehrswegeplan 2015–2030 soll als verkehrsträgerübergreifende Netzplanung erfolgen. „Dabei werden wir auf eine bedarfsgerechte Dimensionierung von Neu- und Ausbauprojekten achten. Nicht jeder Wunsch ist erfüllbar.“³ Es soll ein „nationales Prioritätenkonzept“ definiert werden. Dort sollen künftig als Zielgröße 80 Prozent der Mittel für den Neu- und Ausbau von hoch belasteten Knoten, Seehafenhinterlandanbindungen und Hauptachsen fließen, sowie in die Schließung wichtiger überregional bedeutsamer Netzlücken und in die Einbindung transeuropäischer und in völkerrechtlichen Verträgen vereinbarter Verkehrsachsen³. „Nach Jahrzehnten des Netzausbaus“ stünde „die Substanzsicherung an erster Stelle. Unsere oberste Priorität lautet deshalb: Erhalt und Sanierung vor Aus- und Neubau.“³ Anders als bei den Vorgängerplänen hatte das Verkehrsministerium unter Schwarz-Gelb für den BVWP 2015 sogar eine umfassende Überprüfung aller noch nicht im Bau befindlicher Projekte durchgesetzt. Allerdings wird auch bei diesem BVWP am dezentralen Aufstellungsverfahren festgehalten: die Kommunen, Regionalräte und die Industrie- und Handelskammern werden zu Meldungen von Straßenprojekten aufgefordert und können ihre Wünsche äußern.

¹ Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015: bedarfsgerecht – transparent – herausfordernd. Entwurf, Berlin 2012, S. 55.

² Bundestagsdrucksache 18/220 vom 19.12.2013.

³ Koalitionsvertrag (CDU, CSU, SPD) „Deutschlands Zukunft gestalten“ zur 18. Legislaturperiode, S. 29

Weitere substantielle Veränderungen gegenüber den früheren BVWP bzw. Bedarfsplänen sind,

- dass der Planungsaufwand für Projektanmeldung deutlich erhöht wurde. Die Länder müssen bereits genaue Kostenschätzungen auch zu Ingenieurbauwerken vorlegen sowie Trassierungsvorschläge einreichen. Den Ländern wird aber nur im Fall des Baus eines Vorhabens ein Teil dieser Kosten rückerstattet. Die Rückerstattung beläuft sich auf drei Prozent der Baukosten. Die realen Planungskosten werden allerdings auf 12-16 Prozent der Baukosten geschätzt (vgl. den Bericht der Bodewig-Kommission v. Dezember 2013);
- dass das Bundesverkehrsministerium in seiner Grundkonzeption das Erreichen von Oberzielen verlangt, nämlich „Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft“, „Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen“, „Verbesserung der Lebensqualität in den Städten“ sowie die „Erhöhung der Verkehrssicherheit“. Drei von insgesamt sechs Oberzielen betreffen demnach Umweltthemen.

Obwohl die Anmeldeprozedur 2013 beendet wurde, liegen wichtige Dokumente des Bundesverkehrsministeriums für die Bundesverkehrswegeplanung bis heute nicht vor. Die Anfang 2013 veröffentlichte „Grundkonzeption für den BVWP 2015“, die bereits am 21.2.2013 den Stakeholdern vorgestellt wurde und dort auf ein einhellig positives Echo stieß, hat bis heute den Status eines Entwurfs. Eine endgültige Version wird erst im Frühjahr 2014 erwartet. Auch neue Verkehrsprognosen, die eigentlich dem neuen BVWP zugrunde liegen sollen, stehen noch aus. Laut Aussagen eines Gutachterkonsortiums werden sich die bislang prognostizierten Steigerungen des Straßengüterverkehrs halbieren (von plus 80 Prozent bis 2025 auf etwa plus 40 Prozent bis 2030). Ferner fehlen die

reformierten Kriterien der Nutzen-/Kostenanalyse, die die Dominanz von Zeitgewinnen vermindern sollen, sowie die Entscheidungen zur Umsetzung der erstmals laut EU-Recht einzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung. Zudem fehlen das angekündigte Priorisierungskonzept und Aussagen zum künftigen Schienennetz. Der Verkehrsträger Seeschifffahrt spielt ebenfalls bisher keine Rolle.

Mit diesen Versäumnissen des Bundes wird es den Ländern unmöglich gemacht, den überbordenden Wünschen von Kommunen, Land- und Regionalräten, Industrie- und Handelskammern, mit dem Hinweis auf Kriterien und Vorgaben des Bundes entgegenzutreten.

3 Die Fernstraßenanmeldungen

























































der Länder im Vergleich

Zu den großen, mit erheblichen Umwelteingriffen verknüpften Straßenbauprojekten sind BUND-Landesverbände, Kreis- und Ortsgruppen schon seit längerer Zeit aktiv. Daher wurden die neuen Beteiligungsmöglichkeiten genutzt, eigene Alternativvorschläge zu entwickeln. Viele Straßenbauverwaltungen in den Ländern mussten aber erst überzeugt werden, dass der BUND dieses Recht tatsächlich hat. Die Anmelde Listen der Länder waren über Internet zugänglich bzw. konnten den Landtagsdrucksachen entnommen werden oder wurden vom BUND abgefragt. Zu den Alternativvorschlägen und dem Verfahren holte der BUND Rückmeldungen der Länderverwaltungen ein. Der Dialog zu einzelnen Projekten und Anmeldungen soll in den kommenden Monaten weitergeführt werden. Die finalen Anmeldungen der Bundesländer wurden vom BUND nach folgenden vier Kriterien bewertet:

- Absolute Projektanzahl und – wo es Berechnungen seitens der Länder gibt – ob die Gesamtkosten finanzierbar sind. In die Bewertung flossen die Reduzierungsanstrengungen seit Mai 2013 ein. Es wurde geprüft, ob es sich bei den Länderanmeldungen um eine realistische, sprich umsetzbare Größenordnung handelt.
- Öffentlichkeits- bzw. Bürgerbeteiligung: Es wurde bewertet, ob nicht nur öffentlich über die Entscheidungen informiert wurde, sondern ob die entsprechenden Behörden Bürgerinnen und Bürgern auch zu einem frühen Zeitpunkt der Planung die Möglichkeit zur Beteiligung gaben. Geprüft wurde, ob es eine klassische Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne einer Verbände- bzw. Stakeholderbeteiligung oder eine allgemeine Bürgerbeteiligung (mögliche Formen: Information, Konsultation, Mitgestaltung) gab. Hinzu kam die Frage, ob erweiterte Formen der Bürgerbeteiligung wie Runde Tische, Bürgerforen, Mediation o.ä. eingesetzt wurden.

- Alternativenprüfung: Es wurde untersucht, ob die Länder gemäß den Vorgaben des Bundes von sich aus ökologisch unbedenklichere Alternativen intensiv geprüft haben. Dies kam ausgesprochen selten vor. Zudem wurde der Umgang mit den über 50 vom BUND eingereichten Alternativen analysiert: Gab es dazu differenzierte Antworten? Wurden Anregungen aufgegriffen und angemeldet? Wurden erweiterte Beteiligungsformen zur Entwicklung von Alternativen eingesetzt?
- Als viertes wurde geprüft, ob eigene Investitionskonzepte oder Priorisierungen erkennbar sind. Zusätzlich wurde untersucht, ob die – seit Januar 2013 als Entwurf vorliegende – Grundkonzeption für den BVWP 2015 beachtet

3.1 Bewertungen auf einen Blick

Land	Anzahl/Streichungen	Öffentlichkeitsbeteiligung	BUND-Alternativen	Prioritätenkonzept
Baden-Württemberg				
Bayern				
Berlin				
Brandenburg				
Hamburg				
Hessen				
Mecklenburg-Vorpommern				
Niedersachsen				
Nordrhein-Westfalen				
Rheinland-Pfalz				
Sachsen				
Sachsen-Anhalt				
Schleswig-Holstein				
Thüringen				

3.2 Die Bundesländer streichen, aber nicht genug: Mecklenburg-Vorpommern Top, Bayern Flop

Schon die BUND-Studie vom Mai letzten Jahres zeigte, dass nur wenige Länder den Mut hatten, die von den Kommunen und Industrie- und Handelskammern eingereichten Projekte einer Überprüfung bzw. Priorisierung zu unterziehen, um ihre Anmeldungen auf eine finanzierbare und planerisch zu bewältigende Menge zu reduzieren. Dass dies aber möglich ist, bewies damals beispielhaft das Land Hamburg. Anders als im alten BVWP von 2003 vorgesehen, nahm die Hansestadt eine Umfahrung bei Rissen (B 431) für den neuen BVWP kurzerhand von der Anmeldeliste. Begründung: „Die Maßnahme erscheint (...) mittelfristig nicht realisierbar. Auf Grund dessen und weil eine erneute Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan vor dem Hintergrund der vom BMVBS (Anm.: mittlerweile BMVI) verfolgten Orientierung der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans an Kapazitätsengpässen im Bundesnetz unwahrscheinlich ist, soll die Maßnahme nicht erneut zum BVWP 2015 angemeldet werden.“ Sprich: Die vorgegebenen Kriterien des Bundes v.a. in Knotenpunkte und Engpässe zu investieren, werden von dieser Ortsumfahrung nicht erfüllt, deshalb wird sie auch nicht mehr angemeldet. Bundesweit könnte mit dieser logischen Argumentation auf hunderte nicht realisierbare Anmeldungen verzichtet werden und damit erheblicher bürokratischer und teurer Planungsaufwand gespart werden.

Im Laufe des Jahres 2013 sind tatsächlich einige Bundesländer diesem Vorbild zumindest in Teilen gefolgt. Am stringentesten bezüglich Streichungen ging das Land Mecklenburg-Vorpommern vor. Insgesamt meldete es 29 Fernstraßenprojekte an und setzte innerhalb dieser Vorhaben nochmals politische Prioritäten. Die vorläufige Liste hatte noch 59 Projekte umfasst. Das Verkehrsministerium Baden-

Württemberg bemühte sich zwar intensiv um eine Priorisierung ihrer Projektanmeldungen, meldet allerdings immer noch 160 Projekte an den Bund.

In Nordrhein-Westfalen fiel die Entscheidung über den Umgang mit den rund 300 Projekte umfassenden Wunschlisten der Regionalräte sehr spät. Bündnis 90/Die Grünen wollte eine stärkere Reduzierung der Anmeldungen mit Verweis auf eine in anderem Zusammenhang vereinbarte Priorisierungsliste für die Bundesfernstraßen vom 25.10.2011. Schließlich wurden circa 100 Wünsche der Regionalräte von der Landesregierung gestrichen und die Entscheidung, eine Auswahl aus den verbliebenen 200 Vorhaben zu treffen, an das Bundesverkehrsministerium und seine Gutachter weitergereicht.

Im ähnlichen Umfang (von über 300 Projekten auf rund 230) wurde von der neuen niedersächsischen Regierung die Liste der Vorgängerregierung gekürzt. Auch Schleswig-Holstein legt mit 21 Projekten eine schlanke Liste vor. An umstrittenen und außerordentlich teuren Großprojekten (u.a. A 20, A 33 Osnabrück, A 21) wird allerdings von beiden rot-grünen Landesregierungen weiterhin festgehalten.

Bayern ist mit knapp 400 Projekten bundesweites Negativbeispiel hinsichtlich der Menge. Listen, die im Verhältnis zur Größe und Siedlungsdichte des Landes vollkommen überzogen sind, melden auch die ostdeutschen Bundesländer Sachsen-Anhalt (80 Projekte), Thüringen (90), Sachsen (71) und Brandenburg (74) an. Auch die Liste der (alten) hessischen Landesregierung ist mit 190 Projekten, darunter neben über 100 Ortsumfahrungen viele 10-spurige (!) Autobahnerweiterungen, außerordentlich realitätsfern.

3.3 Frühe Beteiligung der Öffentlichkeit: Gnadenakt oder Anspruch?

Im Handbuch des Bundesverkehrsministeriums für die „Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor. Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung“ (2012) wird zu Recht eine frühe Beteiligung der Öffentlichkeit gefordert. Weil im Bundesverkehrswegeplan die Investitionen der drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser für mindestens 15 Jahre festgelegt werden, ist eine angemessene Beteiligung nötig. Mit dem Ziel einer Akzeptanzverbesserung für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen verlangt auch der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung eine angemessene und frühzeitige Diskussion über die Verkehrsprojekte in Deutschland: „Wir wollen die Informationen über politische Entscheidungen quantitativ und qualitativ verbessern und die Beteiligungsmöglichkeiten für die Menschen an der politischen Willensbildung ausbauen. Gerade im Vorfeld von Entscheidungen ist früh, offen, umfassend und verständlich zu informieren“.⁴ Auch der neue Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt verspricht volle Transparenz bei der Erarbeitung des BVWP 2015.⁵

Trotz dieser Vorgaben fand eine umfassende Öffentlichkeits- oder gar Bürgerbeteiligung nirgendwo in Deutschland statt. Einer Beteiligung der Verbände oder der Stakeholder kam Baden-Württemberg noch am nächsten. Die Wirtschafts- und die Umweltverbände wurden zu Regionalkonferenzen eingeladen, bekamen Möglichkeiten zur mündlichen und schriftlichen Stellungnahme und zum Dialog mit der Landesregierung. In Niedersachsen wurden nur die Straßenbefürworter zu Regionalkonferenzen im Oktober 2012 noch von der damaligen „schwarz-gelben“ Regierung eingeladen, vor allem, um möglichst viele Projekte zu

generieren. In Hessen und Thüringen fand während des gesamten Jahres 2013 der interessierte Bürger – ganz abgesehen von einer fehlenden Beteiligung – keinerlei Informationen zum Stand der Dinge im Internet. Erst die fertigen Listen wurden bekannt gegeben. Transparenter ging Bayern vor. Hier hatten Bürger die Möglichkeit, sich schriftlich zu den Projekten zu äußern. Allerdings gab es wenig zugängliche Informationen über die Projekte und keine Diskussionsrunden wie in Baden-Württemberg. In Mecklenburg-Vorpommern war zu Stellungnahmen aufgerufen worden. Die 1.400 Stellungnahmen wurden genutzt als Argument für die Streichung vieler Projekte.

4 „Deutschlands Zukunft gestalten“. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 18. Legislaturperiode, S. 105.

5 Bundestagsdrucksache 18/220 vom 19.12.2013.

3.4 Alternativenprüfung „Nein Danke“?

Die vom Bundesverkehrsministerium den Umweltverbänden eingeräumte Möglichkeit, Projektvorschläge oder Alternativen zu Fernstraßen zum BVWP 2015 offiziell einzureichen, wurde vom BUND genutzt. Im Herbst 2013 legte der BUND den jeweiligen Behörden in 13 Bundesländern insgesamt 50 Alternativen für Straßenbauvorhaben vor. Diese Alternativen müssen laut Bundesverkehrsministerium bei den Bewertungsverfahren für den BVWP 2015 geprüft werden. Viele Straßenverwaltungen mussten allerdings vom BUND zunächst überzeugt werden, dass es das Mitwirkungsrecht der Verbände tatsächlich gibt.

Ermittlung, Vergleich und Bewertung von Alternativen sind das Kerngeschäft jeglicher Planung. Dabei ist auch das „Ob“ eines Vorhabens einzubeziehen: Planungsvarianten sind Null- oder Null-Plus-Varianten (also entweder gar kein Bau oder aber zusätzliche nicht-bauliche Maßnahmen wie Verkehrsmanagement) gegenüberzustellen. Nur so lässt sich der Bedarf einer Maßnahme sinnvoll beurteilen. Die Notwendigkeit ausreichender Alternativenprüfung wird auch vom Bundesverwaltungsgericht in dessen Urteil zur A 20 im Abschnitt Bad Segeberg vom 6.11.2013 betont. Dort führte dieser Mangel zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses.

Bei den Alternativen des BUND handelt es sich um Null-Plus-Lösungen, bestandsorientierte Alternativen, Ausbau statt Neubau, die Nutzung vorhandener Standstreifen statt eines Ausbaus oder konzeptionelle Alternativen (Maßnahmen gegen den Mautausweichverkehr, weiträumige Verkehrslenkung, Bahn statt Straße oder parallele Bahnverbesserungsmaßnahmen zusätzlich) sowie inte-

grierte Verkehrsplanungen in den Städten statt des Baus von Ortsumgehungen.

Die Forderung des Bundesverkehrsministeriums, sich generell intensiv mit Alternativen zu befassen und diese in den Anmeldungen zu diskutieren, wurde von den Bundesländern sehr unterschiedlich umgesetzt. Das positivste Beispiel für den Umgang mit einer BUND-Alternative und damit für einen Beteiligungsprozess auf Projektebene zeichnete sich im Herbst 2013 in Nordrhein-Westfalen ab. Von Landesverkehrsminister Michael Groschek wurde Mitte September ein Runder Tisch für die seit 40 Jahren umstrittene Planung der A 46 im Sauerland (Abschnitt Hemer-Menden-Neheim) eingerichtet. Zwei Sitzungen mit Beteiligten von Seiten der Politik (Regionalräte, Bürgermeister) sowie der Umweltverbände und Bürgerinitiativen fanden bisher statt. Die jeweiligen Planungsvorschläge – regionale Netzlösung auf Seiten der Umweltverbände und der ursprüngliche vierspurige Neubau – werden beide zum BVWP angemeldet. Die weiteren Verfahrensschritte auf Bundesebene sollen für die Entscheidungsfindung genutzt werden. Auch bei der A 1 wird der BUND-Vorschlag – Umwidmung und Nutzung der B 51 als A 1 auf diesem Abschnitt – als Alternative weiterverfolgt.

Die Landesregierung von Niedersachsen meldet in einer ergänzenden Liste den Vorschlag des BUND, statt die A 39 neu zu bauen, die parallele B 4 zu optimieren. Die Planung der Landesverwaltung wurde auf einer gut besuchten Bürgerversammlung des BUND am 4.9.2013 vorgestellt und von den Betroffenen gut geheißen. Auch in Baden-Württemberg gibt es positive Beispiele wie die

offiziell angemeldete B 10 Rheinbrücke (als Ersatzbrücke) oder den laufenden Dialog zur A 98 am Hochrhein.

Einige negative Beispiele: Die Antwort des Landes Sachsen zeigt, dass Straßenverwaltung und Verkehrsministerium der Meinung sind, sich mit den Alternativen des BUND in dieser frühen Planungsphase überhaupt nicht befassen zu müssen. Eine Auseinandersetzung damit findet nicht statt. Damit wird auch in Frage gestellt, wie diese Alternativen auf Bundesebene weiter geprüft und mit den offiziellen Projekten verglichen werden können. Auch in Ländern wie Sachsen-Anhalt und Thüringen ist die verlangte intensive Prüfung bisher nicht erfolgt. Häufig wird argumentiert, die Alternativenprüfung erfolge im Raumordnungsverfahren und sei in dieser frühen Phase daher entbehrlich. Das übersieht, dass das Bundesverkehrsministerium ausdrücklich diese Prüfung bereits in der Phase der Aufstellung des BVWP verlangt. Auch grüne Regierungsbeteiligungen bedeuten nicht eine bessere Öffentlichkeitsbeteiligung: Das Verkehrsministerium in Schleswig-Holstein setzt sich bisher nicht ernsthaft mit der Alternative zur A 20 auseinander und kündigt an, diese nicht weiterzuverfolgen. Die Auftragsverwaltung in Rheinland-Pfalz verweist den BUND auf die Mitwirkungsmöglichkeiten auf Bundesebene und meint lapidar: „So können Sie ihre Einwendungen auch direkt dem BMVBS zukommen lassen.“ Das BMVBS dagegen stellte mit einem Schreiben an den BUND vom 11.10.2013 klar, dass die Auftragsverwaltungen der Länder der „richtige Ansprechpartner“ für die Projektvorschläge seien.

3.5 Prestigeprojekte oder bedarfsgerechte, verkehrsträgerübergreifende und effiziente Infrastrukturplanung?

Wie oben gezeigt, soll der BVWP 2015 eine verkehrsträgerübergreifende Netzplanung sein. Die Investitionen sollen zu Klimaschutz, Schadstoff- und Lärminderung beitragen sowie unzerschnittene Räume schonen. Diese Umweltziele verlangen nach einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene oder auf das Schiff. Auch die EU-Kommission will Verkehr verlagern („from road to sea“) – mit Hilfe von Kurzstreckenseeverkehr.

Doch die Länder blenden diese Komponenten in ihrer Planung einfach aus. Die Weiterführung der A 20 von Bad Segeberg nach Westen bis zur niederländischen Grenze würde den Verkehr vom Schiff auf die Straße verlagern. So melden Schleswig-Holstein und Niedersachsen die A 20 an, unter anderem mit Begründung, den Knoten Hamburg zu entlasten. Allerdings wollen Bremen und Hamburg diese Entlastung des Knotens Hamburg durch die Anmeldung des Ausbaus der Autobahnen 1 und 7 erreichen. Diese Anmeldungen widersprechen sich offenkundig.

Verkehrsträgerübergreifende Lösungen der Verkehrsprobleme müssten auch deutlich stärker im nördlichen Bodenseeraum betrachtet werden. Hier könnte auf großräumige vierstreifige Neubautrasseierungen (B 30 und B 31) verzichtet werden. Überfällige Investitionen in die sogenannte Südbahn (Ulm – Friedrichshafen – Lindau) bzw. Bodenseegürtelbahn (Friedrichshafen – Überlingen – Radolfzell) müssten vorrangig vorangetrieben werden. Ergänzt könnte dies durch schlankere und die Umwelt weniger belastende Straßenlösungen werden. Auch bei der A 7 in Bayern könnte der Ausbau der Illertalbahn eine Alternative darstellen. Bei der B 64n in Nordrhein-Westfalen (Warendorf, Herzebroock-

Clarholz und Beelen) würde die Ertüchtigung der direkt parallel verkehrenden Bahnstrecke das Verkehrsproblem lösen.

Auch in den Agglomerationsräumen und in den Städten werden verkehrsträgerübergreifende, integrierte Lösungen gebraucht. Eine nachhaltige Entlastung der Ortsdurchfahrten erfordert in der Regel nicht nur eine Betrachtung des Durchgangsverkehrs sondern auch des kommunalen Verkehrs (Binnenverkehr, Ziel- und Quellverkehr) und die Einbeziehung des Radverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Solche Überlegungen müssten zum Beispiel in Passau anstehen. Dort macht der Durchgangsverkehr nur sieben Prozent aus, nur für diesen Anteil käme eine Nutzung der geplanten Nordumfahrung in Betracht. Der Rest der Autofahrer bleibt in der Stadt, da die Menschen dort arbeiten, einkaufen oder wohnen.

Priorisierungen in den Ländern oder den Versuch der Einbettung der eigenen Straßeninvestitionen in ein übergreifendes Konzept gibt es selten: Nur Baden-Württemberg hat eigene Kriterien für die Auswahl der einzelnen Projekte entwickelt und auch Brandenburgs Straßenmaßnahmen liegt eine eigene Netzkonzeption und Hierarchie zu Grunde.

Auch in Mecklenburg-Vorpommern wurden die Straßenprojekte einer Bewertung unterzogen mit einem Mix aus eigenen Kriterien und denen der Grundkonzeption des BVWP 2015.

4 Wie weiter? Fünf Schritte zur Aufstellung eines guten BVWP 2015

(1) Return to sender: Listen konsolidieren und Finanzkorridor festlegen

Über 1600 Fernstraßenprojekte wurden von den Ländern angemeldet. Nicht ausgereifte Anmeldungen, die die Vorgaben des Bundes nicht erfüllen, sollten direkt an die Länder zurückgeschickt – sprich abgelehnt werden. Das betrifft:

- Anmeldungen mit mangelnden Alternativenprüfungen, insbesondere große Neubauvorhaben, zu denen keine Ausbaualternativen geprüft wurden oder die im Konflikt mit den umwelt- und verkehrspolitischen Zielen der Grundkonzeption und des Koalitionsvertrags stehen;
- Alle Projekte, die die erhöhte Anforderung des Bundesverkehrsministers an die Qualität der Anmeldeunterlagen nicht voll erfüllen (Meldelinien, Wirkungen, bauliche Alternativen, raumordnerische und städtebauliche Auswirkungen);
- Ortsumfahrungsplanungen, die in Zusammenhang mit Mautausweichverkehren und durch die beschlossene Ausweitung der Maut auf die Bundesstraßen überflüssig werden und alle Umfahrungsplanungen die – häufig belegt durch die Untersuchungen beim BVWP 2003 – keine ausreichende Entlastung der Ortskerne erreichen;
- Alle nicht fernverkehrsrelevanten, nicht dem weiträumigen Verkehr dienenden Projekte;
- Alle Projekte, die beim BVWP 2003 dem „Weiteren Bedarf“ zugeordnet wurden und bei denen seither nicht mindestens ein Verkehrszuwachs von 25 Prozent festzustellen ist.

Damit würde maximal ein Drittel der angemeldeten Projekte übrig bleiben.

Zugleich sollten die Länder aufgefordert werden, sich auf umsetzbare und finanzierbare Projekte zu konzentrieren. Dafür sollte in Fünfjahresschritten bis 2030 eine realistische Finanzierungslinie von Seiten des Bundes für die wichtigsten Investitions-

zwecke festgelegt werden ((1.) Sanierung und Erhalt, (2.) Umbau und Lärmschutz, (3.) Aus- und Neubau). Der Bedarf an Sanierungs- und Erhaltungsinvestitionen für alle drei Verkehrsträger ist deutlich höher als die von Bodewig-Kommission genannten 7,2 Milliarden Euro pro Jahr. Für Sanierung und Erhalt der Bundesfernstraßen werden laut offizieller Erhaltungsbedarfsprognose des Bundes 3,5 Milliarden pro Jahr benötigt (Bundesmittel aktuell: 2,5 Mrd). Aktuelle Schätzungen sehen den Bedarf aller Verkehrsträger bei deutlich über acht Milliarden Euro.

(2) Öffentlichkeit frühzeitig gut beteiligen

Die beim Bund verbliebenen Projekte sollten vom Bundesverkehrsministerium, inklusive der vorliegenden Alternativen, den Projektinformationen und den vollständigen Projektdossiers im Internet veröffentlicht werden. Dort sollte die Möglichkeit weiterer Alternativvorschläge eröffnet werden.

Vor der Entscheidung des Bundestags über die endgültig zugelassenen Straßenbauvorhaben sollten die Länder vom Bund motiviert werden, zu ihren Projekten Voten der politischen Gremien (Stadt- und Gemeinderäte) einzuholen und zu Projekten, zu denen bereits mehrere Alternativen vorliegen, die Öffentlichkeit zu beteiligen. Eine Beteiligung, die glaubwürdig ist und Legitimität erzeugen soll, muss den Mitwirkenden ausreichende Handlungsspielräume eröffnen und auch seitens der Verwaltungen und Gutachter mehrere Optionen anbieten.

(3) Nachhaltige Mobilitäts- und Transportstrategie sowie Prioritätenkonzept auf Bundesebene entwickeln

Die Kritik des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministeriums (Gutachten „Strategieplanung 'Mobilität und Transport'. Folgerungen für die Bundesverkehrswegeplanung“, überarbeitete Fassung 2009, S. 4 f.) sollte aufgegriffen und der Bundesverkehrswegeplanung eine Mobilitäts- und Transportstrategie vorangestellt werden. Bisher handelt es sich um eine rein ausgabenorientierte Planung.

Ein kohärentes, verkehrsträgerübergreifendes Handlungskonzept für Logistik und Güterverkehr wird dringend gebraucht. Auch wenn die erwarteten Zuwächse der Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr sich gegenüber der heute geltenden Verkehrsverflechtungsprognose von 2007 künftig in etwa halbieren, gibt es hier weiterhin dringenden Handlungsbedarf. Wachstumsträger ist der Transitverkehr und der Seehafen-Hinterlandverkehr. Daher sollten Alternativen einer Verlagerung von Landverkehr auf Seeschiffe („Motorways of the Sea“ und Short Sea Shipping) mit betrachtet werden. Seeschiffe spielen bisher im BVWP keine Rolle. Landverkehr könnte durch eine bessere europäische Arbeitsteilung der Seehäfen in erheblichem Umfang vermieden werden. In Kombination mit Maßnahmen „Grüner Logistik“ könnte zugleich die Wertschöpfung im Transport in Deutschland erhöht werden.

Die Handlungsspielräume in der Verkehrsinfrastrukturpolitik wachsen: Im motorisierten Individualverkehr stagnierte sowohl Verkehrsleistung als auch Verkehrsaufkommen in den letzten 20 Jahren (plus sechs bzw. zehn Prozent). Durch den demografischen Wandel und Präferenzänderungen der Jugend wird künftig ein Rückgang wahrscheinlich.

Innovative Mobilitätskonzepte spielen in der offiziellen Planung bisher aber keine Rolle. Auch die vom Bundesverkehrsminister geforderte Einbeziehung zusätzlicher Instrumente wie Maßnahmen zur Vermeidung von Mautausweichverkehren ist bei den bisherigen Planungen nicht zu erkennen. Systematisch sollte der Mautausweichverkehr durch die in der Koalitionsvereinbarung beschlossene Ausweitung der Lkw-Maut – zunächst auf alle Bundesstraßen – sozusagen an der Quelle beseitigt werden. Damit können viele der bereits angemeldeten Ortsumfahrungen überflüssig werden.

(4) Vorrangnetze und integrierte Lösungen in Ballungsräumen und Städten

Der BVWP 2015 erhebt den Anspruch einer verkehrsträgerübergreifenden Netzplanung. In die neue Kategorie „Vordringlicher Bedarf plus“ (VB+) sollen Projekte gelangen, die Engpässe beseitigen, ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) und „keine sehr hohe Umweltbetroffenheit“ ausweisen (BVWP-Grundkonzeption S. 69). Dieses Netz soll durchfinanziert und in der Laufzeit des Plans umgesetzt werden. Etwa 80 Prozent der Bedarfsmittel sollen dafür vorgesehen werden. Der BUND schlägt vor, im BVWP zusätzlich ein VB+Netz für den Schienengüterverkehr mit den Korridoren für den Seehafen-Hinterlandverkehr festzulegen, das die Straßen wirksam vom Container- und Lkw-Verkehr entlastet.

In den Städten und den Agglomerationen werden verkehrsträgerübergreifende Lösungen gebraucht, um diese von Lärm und Schadstoffen zu entlasten. In den Ballungsräumen sind die Knoten im Straßen- und im Schienenverkehr überlastet. Hier werden im Rahmen eines Agglomerationsprogramms integrierte Lösungen benötigt. Für die Ballungsräume sollten wie in der Schweiz verkehrsträger-

übergreifende Investitionen in den Knoten entwickelt werden. Über das Agglomerationsprogramm können sowohl Straßen- als auch Schienenprojekte finanziert werden.

(5) Gute Projekte in den Ländern abstimmen

Wenn die bundespolitischen Rahmenbedingungen konkretisiert sind, macht ein Weiterarbeiten an einer – stark reduzierten – Landesliste wieder Sinn. Diese Planungen müssen finanzierbar sein und Beiträge zu den bundespolitischen Zielen und Netzen liefern. Daher sollte die Zeit genutzt werden, mit Stakeholdern und Betroffenen die besten Lösungen zu entwickeln.

5 Ländersteckbriefe (eigene Datei)

Kontakt und weitere Informationen:

Bund für Umwelt und
Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)
Bundesgeschäftsstelle

Dr. Werner Reh
Verkehrsexperte

Mitarbeit:
Philipp Sitte

Am Kölnischen Park 1
10179 Berlin
Tel. (030) 2 75 86-435
werner.reh@bund.net
www.bund.net



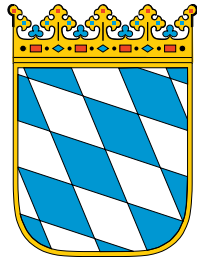
Mit 158 Projekten meldet Baden-Württemberg deutlich weniger Projekte nach Berlin als noch zum BVWP 2003 (dieser enthielt 230 Bedarfsprojekte). Diese Zahl ist aber immer noch unrealistisch hoch. Die Maßnahmen kosten zusammen 11,2 Milliarden Euro. Projekte werden mit erheblichem Verwaltungsaufwand vorbereitet, obwohl sie keine Chance auf Realisierung haben. Die Umsetzung der geplanten Projekte würde bei Veranschlagung der Bedarfsplanmittel des Landes gemäß mittelfristiger Finanzplanung 2013–2015 von 120 Mio. Euro jährlich – ohne Kostensteigerung und Inflation – fast 100 Jahre dauern.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Stuttgart bemühte sich immerhin um eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit. Dazu gab es im Frühjahr 2013 in den vier Regierungspräsidien Regionalkonferenzen, zu denen die Stakeholder der Wirtschaft und der Umwelt eingeladen wurden. Stellungnahmen konnten abgegeben werden. Insgesamt 350 Eingaben wurden umfangreich ausgewertet. Einzelne umstrittene Projekte wurden aus der vorläufigen Liste vom März 2013 herausgenommen (zum Beispiel die B 535 südlich Heidelbergs). Für Transparenz sorgte auch eine Straßenbaukonferenz Ende November 2013. Mit Hilfe ihres eigenen Priorisierungskonzepts versuchte die Landesregierung, bereits in dieser frühen Planungsphase die Projekte nach ihrer Dringlichkeit zu gewichten und nach objektiven Kriterien zu reihen: Der Verkehrsfluss wird dabei allerdings mit 40 Prozent stärker gewichtet als die Faktoren Mensch (15 Prozent) und Umwelt (15 Prozent) zusammen. Die Oberziele der Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan des Bundesverkehrsministeriums spiegeln sich darin nicht wider. Allerdings macht das Land gegenüber Berlin deutlich, wo aus seiner Sicht die Investitionsschwerpunkte liegen sollten.

Die BUND Alternativenmeldungen wurden geprüft und finden in einigen Fällen der endgültigen Anmeldungen des Landes Entsprechung. Bei der B 10 Rheinbrücke wird zum Beispiel mit der Ersatzbrücke die BUND-Alternative als „Zusatzoption“ angemeldet, weil die Planfeststellung für die 2. Rheinbrücke schon läuft. Es wird auch der Dialog zur A 98/B 34 am Hochrhein fortgesetzt. Bei der A 98 wurde verzichtet, sie als Autobahn anzumelden und offengehalten, ob der Ausbau der B 34 plus Ortsumgehungen ausreicht. Bei der A 6 zwischen Heilbronn und der Landesgrenze zu Bayern wird eine temporäre Standstreifenutzung in Erwägung gezogen, allerdings nur als „Zwischenlösung“. Diese Lösung als Alternative zum Ausbau wird auf etwa 60 Autobahn-Kilometern für möglich gehalten.

Die Antwort des Ministeriums zu den autobahnähnlichen Neubauplänen im nördlichen Bodenseeraum (B 30 und B 31) ist ausweichend. Das ist enttäuschend, da hier (bisher) die große Chance verpasst wird, die vierstreifigen Neutrassierungen durch eine touristische Erholungslandschaft und ökologisch wertvolle Räume auf den Prüfstand zu stellen. Der BUND hatte verkehrsträgerübergreifende Lösungen vorgeschlagen. Ein Ausbau der sogenannten Südbahn und Bodenseegürtelbahn in Verbindung mit einem politisch durchzusetzenden Bahnkonzept für den gesamten Bodenseeraum ist überfällig. Dies könnte von gezielten Straßenmaßnahmen flankiert werden.

Insgesamt liegt der Fokus der Investitionen in hoch belasteten Korridoren und Verkehrsachsen (statt einer Befriedigung von über das Land verteilten Einzelinteressen). Das entspricht den Vorgaben des Bundes und ist auch umweltpolitisch positiver zu bewerten.



BAYERN



Aus Bayern kommt die umfassendste Projektliste nach Berlin: 398 Teilprojekte wünscht sich der Freistaat. Die Kosten der Anmeldungen belaufen sich nach einer überschlägigen Ermittlung des Landes auf über 17 Milliarden Euro. Die Umsetzung der Vorhaben in Bayern würde 160 Jahre dauern.

Im Verhältnis zu manch anderem Bundesland wurde einigermaßen transparent vorgegangen. Die Bürger konnten sich zu einer vorläufigen Liste, die veröffentlicht wurde, schriftlich äußern. Der Aufruf erfolgte allerdings nur über eine Pressemitteilung. Der tatsächliche Dialog, wie zum Beispiel in Baden-Württemberg in Form von Regionalkonferenzen, wurde dabei nicht angeboten. Im Ergebnis wurden wenige umstrittene Projekte wie der Südring München (A 99) oder die B 19 Würzburg-Randersacker gestrichen. Ebenso wird ein durchgehender Neubau der Fichtelgebirgsautobahn nicht weiterverfolgt, sondern es werden Alternativplanungen (Ausbau und teilweise Neubau der B 303) vorangetrieben. Tendenziell positiv zu bewerten ist, dass der Widerstand zur B 26n Westtangente Würzburg und zur B 388n Nordtangente Passau im Münchner Ministerium wahrgenommen wird. Hier wird Diskussionsbedarf gesehen. Bürgerinitiativen und der BUND Naturschutz lehnen diese Vorhaben wegen massiver Eingriffe in Naherholungsgebiete, in die Naturlandschaft und wegen fehlenden verkehrlichen Nutzens ab. Sowohl die B 26n als auch die B 388n sind von Seiten des BUND Bundesverbandes im „Dusseligen Dutzend“ der bundesweit besonders fragwürdigen Projekte enthalten. Zu diesen und sieben weiteren bayerischen Projekten hatte der BUND Naturschutz Ende September des vergangenen Jahres Alternativen vorgelegt. Dazu gibt es aktuell einen Dialog mit der Obersten Baubehörde in Bayern. Die Alternativen wurden an die zuständigen Ämter weitergeleitet. Deren Stellungnahmen liegen noch nicht vor. Zu befürchten ist, dass an der komplett als vierstreifiger Neubau geplanten B 15n zwischen Landshut und Rosenheim festgehalten wird. Für diese autobahnähnliche Neutrassierung fehlt der Bedarf und sie würde bisher unzerschnittene Räume zerstören. Der Widerstand des BUND Naturschutz wird aufrechterhalten werden, wenn die Landesverwaltung nicht auf die eingebrachten Kompromissvorschläge eingeht.

Gerade für den neuen BMVI-Minister Dobrindt werden diese massiven und teilweise besonders fragwürdigen Neubauplanungen in dessen Heimatbundesland zum Lackmustest, ob die Umsetzung der Grundkonzeption zum BVWP von der Führungsebene des Ministeriums ernst genommen und die versprochene klare Priorisierungsstrategie auf Bundesebene entwickelt und durchgesetzt wird – oder nicht.



BERLIN



Das Land Berlin hat drei Straßenprojekte angemeldet: Den Weiterbau der A 100 im Abschnitt Anschlussstelle „Am Treptower Park“ (B 96a) bis „Frankfurter Allee (B 1/B 5)“, den Umbau des Autobahndreiecks Funkturm (neu) und die Ortsumfahrungen Malchow (neu). Diese wenigen Anmeldungen verursachen allerdings Kosten, die weit über das Finanzierbare hinausgehen. Für den angemeldeten nächsten Bauabschnitt (offiziell: 17. Bauabschnitt) der A 100 würden mindestens 530 Millionen Euro benötigt, eine ähnliche Summe wie für den gerade begonnenen ersten Bauabschnitt. Eine Durchfinanzierung der A 100 würde eine massive Umverteilung von Bedarfsplanmitteln von anderen Ländern nach Berlin für die gesamte Laufzeit des BVWP 2015 voraussetzen. Der Senat stellte bei seiner Anmeldung bewusst keine Überlegungen zur Begrenztheit der Mittel auf Bundesebene an. Das sei Aufgabe des Bundes: „Berlin geht davon aus, dass die Bundesregierung den Umstand begrenzter finanzieller Mittel bei der Erstellung des BVWP 2015 berücksichtigt“ (Abgeordnetenhaus Berlin, LT-Drucks. 17/10634 v.31.6.2012, S. 2).

Der BUND hatte als Alternative zum zweiten Bauabschnitt den Stopp der Planung an der Anschlussstelle „Am Treptower Park“ vorgeschlagen und den Einsatz eingesparter Bundesmittel für Lärmsanierung und Umbaumaßnahmen. Diese wurde von der Senatsverwaltung weder geprüft, noch an das Bundesverkehrsministerium weitergeleitet. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt meint, zum BUND-Alternativvorschlag sei „derzeit nichts weiter zu veranlassen“. Angeblich seien die Einwände „bereits in der Vergangenheit geprüft worden und in die Projektkonzeption eingeflossen“ (Schreiben vom 16.10.2013). Konzeptionelle Änderungen gab es allerdings nicht.

Das zweite Projekt des Umbaus des – hoch belasteten und komplexen – Dreiecks Funkturm erscheint begründet. Die neue Anmeldung der Ortsumfahrungen Malchow lässt sich noch nicht beurteilen, da bisher keine Unterlagen vorliegen.

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung zur Berliner BVWP-Anmeldung fand nicht statt. Weder wurde ein formeller Beschluss des Senats, noch des Abgeordnetenhauses für nötig befunden. Auch hier wird auf den Bund und dessen Beteiligungsangebote verwiesen.

Nach Angaben des Senats fußen die Anmeldungen zum BVWP auf der Konzeption des Stadtentwicklungsplans Verkehr (STEP V) 2025. Diesem habe der Senat bereits am 29. März 2011 zugestimmt. Faktisch stehen die Ziele des STEP V mit seiner deutlichen Reduzierung des Autoverkehrs in Berlin, der Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV in einem markanten Widerspruch zum A 100-Projekt. Ergänzt wurden die Straßenanmeldungen durch umfassende Meldung von Schienenprojekten.



BRANDENBURG



Auch wenn mit 74 Projekten die Brandenburger Liste in Relation zur Größe und Besiedelung des Landes zu lang und damit unfinanzierbar ist, so gibt es doch viele positive Gesichtspunkte bei der Planung. So gab es bei Bundesstraßenanmeldungen eine Konzentration auf Maßnahmen an einigen Achsen (u. a. B 87, B 96, B167, B169). Dieses „Blaue Netz“ – so genannt von den Potsdamer Planern – soll das bestehende Autobahnnetz ergänzen. Das „Blaue Netz“ ist ein Beispiel, wie auch in anderen Bundesländern bereits in dieser Konzeptphase geplant werden könnte. Aus Sicht des BUND zu begrüßen ist, dass dieses Netz vorrangig bestandsnah ausgebaut werden soll. Die Anmeldung enthält jedoch auch zahlreiche Ortsumfahrungen, die bereits beim BVWP 2003 keine Chance auf Realisierung hatten und in den Weiteren Bedarf verwiesen wurden. Auch erscheinen einige Achsen wie zum Beispiel die B167 oder B169 fragwürdig.

In Brandenburg gibt es zaghafte Ansätze einer Öffentlichkeitsbeteiligung. Gelegenheit zur Stellungnahme wurde – allerdings nur auf Grundlage einer Pressemitteilung – gegeben. Möglichkeiten zum Dialog wurden nicht angeboten. Auch im Landtagsausschuss gab es keine Diskussion über die Anmeldeliste selbst.

Beim Projekt der A 14 (nördlich Magdeburg bis Karstädt) und der B 190n ist das Nachbarland Sachsen-Anhalt federführend. Daher antwortet die Straßenverwaltung in Brandenburg nicht auf die diesbezüglichen Alternativvorschläge des BUND. Zu den Vorschlägen des BUND bei den Ortsumfahrungen Lübben (B 87) und Fürstenberg (B 96) wurde sich umfassend geäußert. Hierzu wird es einen weiteren Dialog geben.

Weiter positiv zu bewerten: Es gibt Ansätze einer eigenen Priorisierung. Vor der Anmeldung beim Bund wurden die einzelnen Projekte geprüft und eine Schwachstellenanalyse aller Ortsdurchfahrten durchgeführt. Sie sollte ermitteln, ob Maßnahmen des Bedarfsplans 2004 erneut angemeldet oder gestrichen werden sollen. Auch die Maßnahmen aus dem „Blauen Netz“ wurden vor der Anmeldung dahingehend untersucht, ob durch Neubaumaßnahmen nachweislich Fahrzeiteinsparungen erreicht werden können. Andere Kriterien wie z.B. Umwelt wurden nicht betrachtet. Brandenburg will die Investitionsmaßnahmen „auf ein ausgewähltes Schwerpunktnetz“ konzentrieren, um „Straßenverkehre, die auch mittel- und langfristig nicht verlagerbar oder ersetzbar sind, auf bestimmten Trassen zu bündeln und damit das nachgeordnete Netz zu entlasten“ (Mail vom 21.10.2013). Die Straßenanmeldungen werden ergänzt durch umfassende Anmeldungen für das Schienennetz. Das Land verlässt sich offenbar darauf, dass auf Bundesebene nicht nur über Einzelprojekte diskutiert wird, sondern klare Prioritäten gesetzt werden.



BREMEN



Bremen meldet fünf Projekte zum BVWP 2015. In einer Vorlage für den Senat vom Mai 2013 heißt es seitens der Behörde für Umwelt, Bau und Verkehr: „Es ist erforderlich, alle Projekte des BVWP 2003, die bis zum Jahr 2015 absehbar noch nicht umgesetzt bzw. begonnen sind, erneut anzumelden“. Richtig ist, dass alle nicht im Bau befindlichen Projekte für den BVWP 2015 erneut bewertet werden. Allerdings gibt es keinen Automatismus, dass ein Land diese Projekte erneut anmelden muss. Gerade die Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplanes bietet die Chance, Planungen noch einmal auf ihre Erforderlichkeit oder bessere Alternativen zu prüfen.

Der BUND hatte aus Kapazitätsgründen keine Alternativen zu den einzelnen Projekten eingereicht. Daher wurde das Land nicht in die Gesamtbewertung einbezogen.

In Bremen sind Projekte sehr unterschiedlicher Art zu finden. Zum Gedanken der Engpassbeseitigung der Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplans 2015 passt der angemeldete Ausbau der A 1 und der A 27. Die A 1 ist ähnlich wie bei den Hamburger Anmeldungen auch als Alternative zum geplanten A 20-Neubau zu sehen. Projekte wie die A 281 (mit Weserquerung) und B 212 (mit erheblichen ökologischen Beeinträchtigungen) im Nordwesten Bremens stehen dagegen eher im Konflikt mit den bundesweiten Zielen und sollten überdacht werden. Seitens der Senatsverwaltung wird pauschal darauf hingewiesen, dass diese Projekte schon lange geplant seien und es keine Alternativen gebe. Eine Alternativenprüfung ist ebenso wenig vorgesehen wie eine Öffentlichkeitsbeteiligung.

Bei der Senatsvorlage fällt auf, dass die Schienenprojekte wesentlich umfassender begründet werden als die Straßenbauvorhaben: So soll der völlig überlastete Verkehrsknoten bei Bremen entlastet und das Schienennetz insbesondere für den Güterverkehr im Hinterland von Bremerhaven ausgebaut werden. Dadurch lassen sich Verkehre stärker auf die Schiene verlagern. Eine ausführliche Begründung verlangen aber gerade auch die Straßenbauvorhaben.



HAMBURG



Beim Land Hamburg hat der BUND von seinem Recht, Alternativen einzubringen, keinen Gebrauch gemacht. Hamburg meldet drei Projekte. Im Vergleich zum BVWP 2003 wird auf den vierstreifigen Neubau der Ortsumfahrung Rissen (B 431) verzichtet. Vor allem die Begründung sticht hier positiv hervor, weil sie erstens von Realitätssinn zeugt und sich zweitens direkt auf die Grundkonzeption des Bundesverkehrsministeriums bezieht: „Die Maßnahme erscheint (...) mittelfristig nicht realisierbar. Auf Grund dessen und weil eine erneute Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan vor dem Hintergrund der vom BMVBS (Anm.: mittlerweile BMVI) verfolgten Orientierung der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans an Kapazitätsengpässen im Bundesnetz unwahrscheinlich ist, soll die Maßnahme nicht erneut zum BVWP 2015 angemeldet werden.“ Das sollte die Leitlinie für den gesamten bundesweiten Anmeldeprozess sein: Auf die Anmeldung unnötiger und unfinanzierbarer Projekte zu verzichten, zumal die Erstellung der Unterlagen einen hohen Verwaltungsaufwand erfordert. In keinem anderen Land wurde dieser Gedankengang der Einsparung von bürokratischem Aufwand und von Steuergeldern des Landes in dieser Form geäußert oder verfolgt.

Zwei der drei Hamburger Projekte, nämlich der Ausbau der A 1 und A 7, entsprechen der Orientierung des BVWP 2015, Engpässe zu beseitigen und sich auf weiträumige Netze zu konzentrieren. Hier ist auch ein enger Zusammenhang zur geplanten A 20 in Schleswig-Holstein und Niedersachsen zu sehen, weil diese Maßnahmen eine Alternative zur A 20 darstellen. Die A 20 wird von Niedersachsen und Schleswig-Holstein unter anderem mit dem Engpass Hamburg begründet und ist aus Sicht des BUND eines der bundesweit überflüssigsten Projekte; auch weil es faktisch keinen relevanten Beitrag zur Entlastung Hamburgs leisten wird. Kritisch ist allerdings der von Hamburg angemeldete, umstrittene Neubau der A 26 zwischen der A 1 und der A 7 (Hafenquerspange) zu sehen. Hierzu gab es zumindest einen längeren öffentlichen Diskurs, an dessen Ende ein umfassender Bericht und die Anmeldung stehen.

Hervorzuheben ist, dass die Hamburger Projekte in der Anmeldung öffentlich zugänglich begründet werden. Zwar gab es explizit zur BVWP-Anmeldung keine Angebote zu einer Öffentlichkeitsbeteiligung. Die einschlägige Landtagsdrucksache gibt aber einen guten Überblick über die Anmeldungen aller Verkehrsträger und folgt einer integrierten, auf den Hafen ausgerichteten Investitions- und Logistikkonzeption. Das erhöht die Transparenz und erleichtert die konstruktive Auseinandersetzung mit den Planungen erheblich.

Nicht überzeugend ist, dass unfinanzierbare und großräumig umweltzerstörende Projekte wie die A 20 und A 21 („Ostumfahrung Hamburg“) unterstützt werden, wohl um an Absprachen mit den anderen norddeutschen Bundesländern festzuhalten.



HESSEN



Das Land Hessen plant über 100 Ortsumfahrungen und rund 90 Autobahnerweiterungen. Diese Liste wurde sehr spät vorgelegt. Auch wenn es keine systematischen Beteiligungsverfahren gab, und der gesamte Anmeldeprozess für Umweltverbände ausgesprochen intransparent war, zeigt es sich, dass zumindest bei einzelnen Projekten auf Meinungen der Akteure vor Ort Wert gelegt wurde. Erfreulich dabei aus Sicht des BUND: Laut Auskunft des Wiesbadener Ministeriums werden „keine weiteren planerischen Aktivitäten zur Realisierung einer Bundesstraße 87n zwischen Fulda und Meiningen“ entwickelt. Diese komplette Neutrassierung durch die Rhön hatte der BUND immer wieder kritisiert und hatte sich dazu im September 2013 auch konstruktiv mit Hinweisen auf Alternativen geäußert. Positiv hervorzuheben ist zudem die Aufgabe der A 4 Planung in Hessen

Ähnlich ist die Situation bei der A 49 (von Neuental bis Gemünden). Hier sind mit der A 7 und A 5 Alternativen vorhanden. Diese beiden Autobahnen werden unter anderem an den Dreiecken Hattenbach und Kirchheim für den BVWP 2015 zum Ausbau angemeldet. Dieser Ausbau macht die Umfahrung der beiden bisherigen Engpässe durch die geplante A 49 überflüssig. Außerdem wird gerade die A 66 Lücke südlich Fulda geschlossen, was noch eine weitere Alternativroute für Verkehre zwischen Kassel/Hannover und dem Rhein-Main-Gebiet eröffnet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die A 49 müssen im Rahmen des BVWP 2015 geprüft werden. In Anbetracht knapper Kassen müssen Prioritäten gesetzt werden. Hinzu kommt, dass die A 49 Alternativvorschläge des BUND, ein umweltverträgliches und kostengünstiges regionales Verkehrskonzept zur Verbesserung der Erreichbarkeit sowie Verbesserungen der B 3 Kassel-Marburg-Gießen vorsehen. Das Land hat diese Vorschläge bisher nicht beachtet. Der BUND besteht weiter darauf, dass diese auf Landes- und auf Bundesebene intensiv geprüft werden.

Gerade im Hinblick darauf, dass in Hessen viele Autobahnabschnitte 10-streifig ausgebaut werden sollen, ist jede Neubaumaßnahme auf einen besonderen Prüfstand zu stellen. Abgesehen davon zeigt sich in den 10-streifigen Ausbaumaßnahmen, wohin die Planungswut hinführen kann: Die Skala nach oben (bzw. in die Breite) ist aus Sicht eines Straßenplaners offen. Die Frage ist, ob man in Deutschland zukünftig diese Form von Autobahnschneisen will. Denn damit werden die Ventile geöffnet und Hessen noch attraktiver für den Transitverkehr.

Von der neuen Landesregierung erwartet der BUND eine wesentlich positivere Haltung bei der Prüfung von Alternativen und der Beteiligung der Öffentlichkeit. Der BVWP 2015 ist somit ein Lackmustest für den neuen grünen Verkehrsminister.



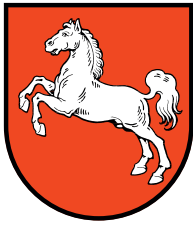
Als einziges Land hat sich Mecklenburg-Vorpommern nicht an der Wunschlistenpolitik beteiligt, ohne Rücksicht auf Finanzierbarkeit und Verwaltungsaufwand möglichst viele Projekte an das Bundesverkehrsministerium zu melden. Im Juni 2013 legte die Landesregierung eine vorläufige Anmelde-liste mit 59 Projekten vor. Diese Projekte waren mit Ampelfarben unterlegt, um Dringlichkeiten zu signalisieren (Grün für „prioritäre Projekte“, gelb für „offene Projekte“, rot für „ggf. nicht anzumeldende Projekte“).

Die Öffentlichkeit bzw. die Bürger erhielten die Möglichkeit zur Stellungnahme zur vorläufigen Liste. Das Ministerium erhielt über 1.400 Einwendungen, die ausgewertet wurden. In der endgültigen Anmelde-liste sind dann nur noch 29 Projekte mit Kosten von 573 Millionen enthalten (allerdings stehen Mecklenburg-Vorpommern bisher Bedarfsplanmittel von lediglich durchschnittlich circa 20 Mio. Euro p.a. zur Verfügung).

In Einzelfällen wurden in Mecklenburg-Vorpommern erweiterte Beteiligungsverfahren eingesetzt: Für die B 198 (Ortsumgehung Waren) wurde im Vorfeld der Bundesverkehrswegeplanung ein Dialogprozess über die möglichen Varianten der Linienführung durchgeführt. Am Ende dieses Verfahrens stand eine Bürgerbefragung, ob das Land das Projekt zum Bundesverkehrswegeplan 2015 anmelden soll. 57 Prozent der Bürger nahmen am 22.9.2013 an der Abstimmung teil. Mehrheitlich (59 Prozent) entschieden die Bürger gegen eine Anmeldung. Auch die übrigen Projekte wurden in Bezug auf ihren verkehrlichen Bedarf einer Vorprüfung unterzogen. Es wird allerdings an Prestigeprojekten festgehalten wie der B 96n auf Rügen, die nicht nochmal auf den Prüfstand gestellt wird. Die eingereichte 2+1-Ausbaualternative des BUND zur B 96n wird nicht weiterverfolgt. Das Alternativkonzept orientiert sich weitgehend am Bestand und sieht eine kreuzungsfreie Optimierung der Strecke vor. Damit werden die Umwelt geschont und Kosten gespart. Die Maxime der BVWP-Grundkonzeption, Flächenzerschneidung zu vermeiden, wird hier vom Ministerium missachtet und ein kompletter Neubau, parallel zur Bestandsstrecke vorangetrieben. Auch der lange Neubau zwischen Mirow und Wittstock (B 198n) durch ein dünn besiedeltes Gebiet widerspricht dieser Maxime. Es werden auch fragwürdige kleinere Projekte wie die B 111 Ortsumfahrung Wolgast aus dem alten BVWP übernommen. Ebenso wurde die Nordumgehung Schwerin (B 106) in der finalen Anmeldung belassen, obwohl davon keine Entlastung der Stadt Schwerin zu erwarten ist.

Zumindest zeigt sich das Ministerium in Schwerin offen für einen weiteren Dialog. Es gab bereits ein Gespräch mit der Straßenbauabteilung sowie weitere Gesprächsangebote.

Positiv ist der Ansatz einer eigenen Bewertung der Projekte nach Kriterien des Bundes (verkehrliche Wirkungen auf Grundlage von Nutzen-Kosten-Verhältnissen sowie ihrer raumordnerischen und städtebaulichen Bedeutung). Ergänzende Bewertungskriterien des Landes waren die Lage der Projekte zu Verkehrskorridoren, Planungsfortschritt, Kostenvolumen sowie Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung. Stopp von Flächenzerschneidung, Klimaschutz und Schadstoffminderung – ebenfalls Ziele der Grundkonzeption des BVWP 2015 – spielen allerdings keine Rolle.



NIEDERSACHSEN



Die beim Bundesverkehrsministerium eingereichte finale Liste der rot-grünen Regierung Niedersachsens ist mit knapp 230 Projekten weniger umfangreich als die vorläufige der schwarz-gelben Vorgängerregierung mit über 300 Projekten. Die Anmeldung vom September 2013 enthält allerdings immer noch unzählige über das Land verteilte Ortsumfahrungen.

Erfreulich ist dagegen, dass bei der A 39 die BUND-Alternative offiziell in einer „ergänzenden Liste“ nach Berlin gemeldet worden ist. Der BUND hatte eine Optimierung der parallelen B 4 als 2+1-Ausbau plus Ortsumgehungen zur Prüfung eingereicht. Seitens der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr wird hier der Kontakt zur Öffentlichkeit, zum Beispiel bei einer vom BUND am 4.9.2013 veranstalteten Bürgerversammlung, nicht gescheut. Zugleich wird aber, aus Sicht des BUND unnötigerweise, die A 39 weitergeplant.

Ähnliche Prozesse wie bei der A 39 wären auch beim 200 km langen und inklusive Elbquerung mindestens drei Milliarden Euro teuren Großprojekt A 20 von Bad Segeberg in Schleswig-Holstein bis fast an die niederländische Grenze wünschenswert. Der niedersächsische Teil ist 120 km lang und kostet 1,3 Milliarden Euro. Hier ist keine Handschrift einer neuen Regierungskonstellation zu erkennen. Im Antwortschreiben der Straßenbaubehörde wird im Hinblick auf die „Abwägung zwischen einzelnen Verkehrsträgern“ auf die Bundesregierung verwiesen. Damit entzieht sich das Land seiner Verantwortung. Der BUND hatte unter anderem auf den Schiffsverkehr hingewiesen und Investitionen für den maroden Nord-Ostseekanal in Schleswig-Holstein gefordert (Schleusenerneuerung Brunsbüttel, Ausbau der Oststrecke). Über diesen Wasserweg könnten in Ost-West-Richtung Güter vergleichsweise umweltfreundlich befördert werden, was die A 20 überflüssig machen würde. Zudem sieht der BUND in Niedersachsen eine Alternative in der vorhandenen parallelen A 1, die gerade sechsspurig ausgebaut wurde und die bei den Knoten Hamburg und Bremen sogar achtspurig ausgebaut werden soll. Im Bereich der geplanten A 20 wären Ertüchtigungen im Bestand denkbar, vereinzelt auch Neubau (zum Beispiel die Ortsumfahrung Bremervörde). Zudem hatte der BUND gefordert, insbesondere den im Gegensatz zur A 20 Nord-Süd ausgerichteten Seehafenhinterlandverkehr vermehrt auf die Schiene zu verlagern und im Schienennetz Verbesserungen vorzunehmen. Diese Schienenprojekte wurden vom BUND ebenfalls zum BVWP angemeldet. Bei der A 33 (Osnabrück Nord) sieht das Land immerhin ähnlich wie der BUND einen Zusammenhang zum geplanten Ausbau der A 30, verweist aber auch hier auf die Bundesregierung anstatt dieses Projekt zurückzuziehen.



In Nordrhein-Westfalen hat sich im Vergleich zur ersten BUND-Kritik im Mai 2013 am meisten bewegt. Die vorläufige Anmelde-Liste mit den Voten der Regionalräte umfasste 359 Projekte. Die Vorlage für den Landtag NRW vom 3.12.2013 (LT 6/1462) streicht 33 Anmeldungen aus technischen Gründen aus dieser Liste („indisponible“ Projekte, die in Bau sind und daher nicht mehr überprüft werden sowie Ausbaumaßnahmen, die nicht bedarfsplanrelevant sind). Im Landesvorschlag des Verkehrsministeriums vom September 2013 wurden schließlich 80 Projekte gestrichen. Darunter waren viele neue Projekte und auch solche aus dem Vordringlichen Bedarf des Vorgängerplans. Das Land NRW hat somit die größten Kürzungen in den letzten Monaten der Anmeldung vorgenommen – allerdings auf Grundlage einer äußerst umfassenden vorläufigen Anmelde-Liste, die alle Wünsche der Regionalräte einsammelte.

Die Alternativvorschläge des BUND wurden dem Landesbetrieb zur Kommentierung vorgelegt. Alle Projektalternativen werden in den einschlägigen Landtagsdrucksachen aufgeführt. Mit dem Bundesverkehrsministerium (BMVI) wurde die Behandlung dieser Vorschläge abgestimmt. Das BMVI lehnte verkehrsträgerübergreifende Betrachtungen, zum Beispiel bei der B 64, allerdings ab. Zu dem umstrittenen A 46-Neubau im Sauerland (Hemer – Menden – Neheim) wurde von Landesverkehrsminister Groschek ein Runder Tisch mit allen Befürwortern und Gegnern eingerichtet. Drei Varianten wurden zur BVWP-Bewertung angemeldet: eine bestandsorientierte „regionale Netzlösung“ des BUND, ein vierspuriger Neubau durch die regionalen Industrie- und Handelskammern und eine Mischung aus vier- und zweispurigem Neubau durch die Landesverwaltung. Für die technische Planung und die Erstellung der Anmeldeunterlagen erhielten alle Gruppen Unterstützung durch ein Gutachterbüro. Auch für die umstrittenen Ortsumgehungen der B 64 (Warendorf, Beelen, Herzebrock/Clarholz), für die der BUND die Ertüchtigung der parallelen Bahnstrecke angemeldet hat, soll noch ein Runder Tisch eingerichtet werden.

Einige fragwürdige Planungen sind immer noch in der endgültigen Landesmeldung enthalten: Große, im Bedarfsplan 2004 als ökologisch bedenklich eingestufte Projekte wie die B 65 Lübbecke-Minden, die B 239 Lage – Bad Salzuflen werden unreflektiert übernommen. Ausgesprochen negativ sind neue Projekte wie die A 553 Rheinquerung. Angemeldet wurde vom Land auch der Ausbau der B 224 zur A 52 in Bottrop zwischen A 2 und A 42, obwohl hier bereits die Schadstoffgrenzwerte für Feinstaub und Stickoxid überschritten sind. Einige vom BUND kritisierte Projekte wie die B 476 Ortsumfahrung Sassenberg oder die B 229 Ortsumfahrung Langenfeld wurden wiederum bereits im September 2013 aufgegeben.



Rheinland-Pfalz legt 80 Projekte vor. Das Positivste ist die Halbierung im Vergleich zu den 168 Projekten des BVWP 2003. Allerdings wurde die neue Anmeldeleiste seit Mai 2013 nicht mehr überarbeitet.

Zu den Streichungen: Aus Umweltgründen kritisierte Projekte wie der Moselaufstieg und zwei Ahrquerungen wurden im Vergleich zum letzten BVWP herausgenommen. Vom Land nicht mehr vorgesehen ist ebenso der ursprünglich geplante durchgehend vierspurige Ausbau der B 10 durch den Pfälzerwald, auch wenn das Bundesverkehrsministerium diesen wünscht. Ebenso plant das Land bei der A 643 zwischen dem Autobahndreieck Mainz und Mombach mit der vom BUND vorgeschlagenen temporären Standstreifennutzung ökologisch verträglichere Lösungen als es der Bund per Weisung verlangt.

Trotz dieser positiven Entwicklungen gibt es aus Sicht des BUND in Rheinland-Pfalz auch gravierende Mängel. So meldet das vergleichsweise kleine Land allein 43 Ortsumfahrungen an. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung fand nicht statt. Ebenso wurde keine Gelegenheit zur Stellungnahme angeboten. Enttäuschend ist, dass außer bei der A 643-Lösung auf die eingereichten BUND-Alternativen bisher nicht substantiell eingegangen wurde. Dies gilt insbesondere für die B 10 Rheinquerung, bei der im Gegensatz zu Baden-Württemberg die Ersatzbrücke anstelle des Baus einer zweiten Rheinbrücke neben der alten Brücke nicht gemeldet wurde. Hier scheint es keine Absprachen mit dem Nachbarbundesland zu geben, das dem BUND-Vorschlag folgt. Diese gibt es auch nicht mit Nordrhein-Westfalen in Bezug auf die A 1. In Düsseldorf ist das Ministerium bemüht, einvernehmliche Lösungen zu entwickeln. Auch auf die Alternativvorschläge des BUND zum B 10-Ausbau durch den Pfälzerwald wurde noch nicht fundiert reagiert. Das offizielle Antwortschreiben des Mainzer Verkehrsministeriums an den BUND setzte sich nicht mit den Vorschlägen auseinander.

Die aktuellen technischen Probleme bei der (bislang) 375 Millionen Euro teuren Hochmoselquerung (B 50n) zeigen, dass Gegenargumente und Widerstände gerne beiseite geschoben werden. In Rheinland-Pfalz scheinen eine außerordentlich durchsetzungsstarke Straßenbauabteilung im Ministerium und eine Straßenbaufraktion in der SPD zu existieren, die sich einem Wandel der Verkehrsplanung entgegenstemmt. Der BUND sucht weiterhin den Dialog.



SAARLAND



Die endgültige saarländische Liste ist noch nicht öffentlich zugänglich. Auch während des gesamten Jahres 2013 ging das Verkehrsministerium intransparent bei Ihren Planungen vor.

Den Planern in Saarbrücken sind die gestiegenen Anforderungen des Bundesverkehrsministeriums für den Anmeldeprozess durchaus bewusst. Der bürokratische Aufwand ist aufgrund der Masse der gewünschten Projekte in vielen Bundesländern immens. Das sieht auch das Ministerium in Saarbrücken so: Den Anforderungen des Bundes könne „kaum entsprochen werden“, so die Auskunft. Gut, dass diese Erkenntnis dazu geführt hat, dass das Saarland wohl nicht mehr als zehn Projekte nach Berlin gemeldet hat. Welche Qualität diese haben, kann erst beurteilt werden, wenn sie auf dem Portal des Bundesverkehrsministeriums veröffentlicht sind.

Der BUND hatte im Saarland aus Kapazitätsgründen keine Alternativen zur Prüfung eingereicht. Daher wurde das Land nicht in die Bewertung einbezogen.

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Zuge der Projektanmeldungen fand nicht statt. Über die Durchführung von Alternativenprüfungen ist bisher nichts bekannt.



SACHSEN



Die sächsische Anmeldeliste ist mit 78 Projekten im Verhältnis zum bereits vorhandenen Straßennetz ausgesprochen umfassend. Negativ fallen die 14 neuen Projekte im Vergleich zum bereits üppigen BVWP 2003 auf. Die noch nicht umgesetzten Projekte dieses Plans, auch die, die es 2003 nicht in den Vordringlichen Bedarf geschafft hatten, wurden unreflektiert wieder übernommen. Obwohl es dafür weder Bedarf gibt, noch Finanzmittel vorhanden sind.

Es ist bemerkenswert, dass das Ministerium dem BUND mitteilt, dass eine „eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (durch das Land) in der jetzigen Konzeptphase nicht vorgesehen ist“.

Der BUND hatte eine Alternative zur B 87n zwischen Leipzig und Torgau zur Prüfung vorgelegt. Das sächsische Staatsministerium äußert dazu in seiner Antwort an den BUND, dass es diese Alternative lediglich „ausnahmsweise“ geprüft habe. Das widerspricht den Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums, dass die Länder bei allen Projekten verpflichtet sind darzulegen, „inwieweit eine intensive Auseinandersetzung mit ‚alternativen Lösungsmöglichkeiten‘ erfolgt ist.“ Diese Prüfung soll bei allen Projekten bereits im Vorfeld des Bundesverkehrswegeplans durchgeführt werden, um mögliche Alternativen oder Varianten in den Prüfverfahren des BVWP bewerten zu können.

Neben der B 87n fallen viele größere Projekte auf, bei denen die Maxime „Ausbau vor Neubau“ missachtet wird. Zum Beispiel bei der B 96 bei Hoyerswerda oder der B 178 westlich von Görlitz. Kompromisslösungen werden auch beim Weiterbau der A 72 zwischen Chemnitz und Leipzig nicht gesucht. Besonders absurd: die Umgehung von Freiberg (B 101 / B 173), die in einem großen Bogen um die Stadt führen soll und dabei Naherholungsgebiete zerschneidet. Es wird hier mit Entlastung des Stadtzentrums argumentiert. Allerdings liegen die Verkehrszahlen heute bereits unter dem Wert, der mit den Wirkungen der Umgehung prognostiziert wird.

Insgesamt ist ein Konzept oder eine Strategie zum neuen BVWP in Sachsen nicht zu erkennen. Es geht um Maximierung von Straßenbauprojekten. Auf die Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 des Bundesverkehrsministeriums wird kein Bezug genommen. Keines der dort genannten Oberziele (u.a. Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft, Klimaschutz) spielt bei den Straßenanmeldungen des Freistaats Sachsen eine Rolle.



Sachsen-Anhalt hat mit 80 Projekten eine relativ hohe Zahl von Projekten angemeldet, mit 30 neuen Projekten auch bundesweit den höchsten Anteil an völlig neuen Projekten. Mit noch etwa 110 km freier Strecke im Zuge der A 14-Neubauplanung von Wolmirstedt bis Ludwigslust (geschätzte Kosten 1,4 Milliarden Euro), der B 190n, der Verlängerung der A 71 oder der B 6n bis östlich Wittenberg (diese drei Projekte würden 1,5 Milliarden Euro kosten) handelt es sich zudem um besonders kostspielige Vorhaben. Die geplanten Bundesmittel für Bedarfsmaßnahmen in Sachsen-Anhalt belaufen sich allerdings nur auf 20–40 Millionen Euro pro Jahr. Alleine diese vier Projekte würden folglich circa 100 Jahre Umsetzungszeit bedeuten. Wieder angemeldet wurden auch Projekte des BVWP 2003 mit hoher ökologischer Sensibilität und teilweise ohne jede Entlastungswirkung wie die Neutrassierungen der B 187a bei Aken, der B 180 bei Naumburg oder der B 187 bei Coswig und Wittenberg.

Eine Beteiligung der Öffentlichkeit fand nicht statt. Nur der Verkehrsausschuss des Landtags wurde informiert. Inhaltliche Diskussionen oder Änderungen an der Liste gab es allerdings nicht.

Auf die – inklusive eigener Verkehrsprognose, Kostenschätzung und Bauwerksverzeichnis – voll ausgearbeitete B 189/ B 5 Ausbaualternative des BUND (statt eines unmittelbar parallelen A 14 Neubaus) wird inhaltlich nicht eingegangen und nur behauptet, ein Ausbau sei „nicht leistungsfähig“ genug, sowie – sachfremd – auf laufende oder anstehende Planfeststellungen verwiesen. Der BUND hatte auch zur B 190n, die aus Niedersachsen kommend Sachsen-Anhalt bis nach Brandenburg durchqueren soll, eine Alternative eingereicht. Auf diese wird in einem gesonderten Schreiben intensiv eingegangen. Es wird dargestellt, dass dieser Variante mit Ausbau der vorhandenen Trasse und einzelnen Ortsumgehungen statt durchgängigem Neubau zumindest in weiten Teilabschnitten gefolgt würde. Diese Planungen beruhen jedoch auf alten Verkehrsprognosen, die die Alternativplanung der A 39 in Niedersachsen und die Revision der Verkehrsverflechtungsprognose des Jahres 2007 nicht zu Kenntnis nehmen. Letztendlich ermöglicht die Antwort aus dem Ministerium jedoch eine konstruktive Auseinandersetzung mit der B 190n-Planung.

Insgesamt sind umfassende Ansätze einer landesweiten modernen Verkehrsplanung in Sachsen-Anhalt bisher nicht erkennbar. Verkehrsträgerübergreifende Ansätze werden nicht verfolgt. Prägend sind das Festhalten an großen und überdimensionierten Projekten sowie das Fehlen integrierter Planungsansätze in den Städten. Andere Instrumente außer Straßenbau werden nicht einbezogen.

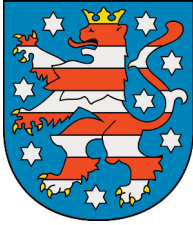


Ähnlich wie Mecklenburg-Vorpommern hat Schleswig-Holstein mit 21 Projekten eine schlanke Liste vorgelegt. Im Vergleich zum BVWP 2003 wurden 25 Projekte gestrichen, allerdings lediglich solche aus dem „weiteren Bedarf“.

Zu bemängeln ist die Öffentlichkeitsbeteiligung. Das Ministerium in Kiel ist der Auffassung, mit einer Landtagsdrucksache der fertigen Liste die Öffentlichkeit genügend beteiligt zu haben.

Diese Defizite werden auch bei der A 20 deutlich. Die A 20 ist eines der längsten und mit über drei Milliarden Euro eines der teuersten Autobahnneubauprojekte im gesamten Bundesgebiet. Die Haltung des Ministeriums gegenüber den möglichen Alternativen ist dabei starr, gerade wenn die Bedeutung und die Auswirkungen des Projektes bedacht werden. Die A 20 wird einen der bundesweit größten unzerschnittenen Räume durchqueren und damit einem der Oberziele der Grundkonzeption widersprechen („kein weiterer Verlust unzerschnittener Räume“). Die A 20 wird seitens des Ministeriums als „leistungsfähige Ost-West-Verbindung im Norden Deutschlands von der Grenze zu Polen bis in die Niederlande“ begründet. Hier sieht der BUND die parallele A 1 als ausreichend, die auch die kürzere Strecke für diese Ost-West-Verkehre im Vergleich zur geplanten A 20 ist. Die A 1 wird zum teilweise 8-streifigen Ausbau von den Ländern Hamburg, Bremen und Niedersachsen für den BVWP 2015 gemeldet, dies wird mit der Transeuropäischen Bedeutung der A 1 (u. a. Polen – Niederlande) gerechtfertigt. Für die Verkehre, die von der A 20 (Ostsee) kommen, kann sie in Richtung Südwesten ab Lübeck genutzt werden. Für den Verkehr, der ab Lübeck nach Norden in Richtung Dänemark will, kann die bereits kreuzungsfreie B 205 gegebenenfalls optimiert werden. Ein Weiterbau ab Bad Segeberg westlich der A 21 ist damit nicht nötig. Zudem wird die A 20 mit einer Entlastung des „stark belasteten Verkehrsknotens Hamburg“ begründet. Die A 7 würde „immer mehr zu einem Nadelöhr“. Allerdings wird diese A 7 ähnlich der A 1 vom Land Hamburg zum 8-streifigen Ausbau angemeldet. Dies entspricht eher dem Oberziele der „Engpassbeseitigung“.

Der BUND will seine Alternativen weiterhin einbringen und erwartet vom Kieler Ministerium eine ausführliche Prüfung von günstigeren und umweltschonenderen Lösungen.



THÜRINGEN



Aus Thüringen kommen 90 Projektwünsche nach Berlin. „Neuer Schwerpunkt“, so die offizielle Verkündung, seien die Ortsumfahrungen. In der Tat sind dies 82 der 90 Projekte. Es handelt sich bei den Anmeldungen fast ausschließlich um Neubaumaßnahmen. Gerade diese gleichmäßig über das Land verteilten Ortsumfahrungen kritisiert der BUND. Die zahlreichen Neubaumaßnahmen lösen schon bei der Erstellung der Unterlagen zur Anmeldung einen außerordentlich hohen Verwaltungsaufwand aufgrund der deutlich erhöhten Anforderungen aus. Das Investitionsvolumen von knapp 2,3 Milliarden Euro ist nicht realistisch. Es wurde sogar gegenüber dem BVWP 2003 (1,25 Milliarden Euro) massiv erhöht.

Zu Beginn der Aufstellung zum BVWP 2015 war die Planungstransparenz gegenüber der Öffentlichkeit seitens des Erfurter Ministeriums im Verhältnis zu anderen Ländern sehr schlecht. Eine formelle Öffentlichkeitsbeteiligung fand nicht statt. Gelegenheit zur Stellungnahme wurde nicht gegeben. Es wird sich zeigen, wie der laufende Prozess in Thüringen weitergeht und ob sich die zu begrüßenden Tendenzen hinsichtlich eines beginnenden Planungsdialoges fortsetzen.

Auch in Thüringen hat sich der BUND mit umweltschonenderen und günstigeren Alternativen eingebracht, vor allem zur B 19 zwischen Wilhelmsthal und Eisenach und zur B 87n in der Rhön. Zu den BUND Alternativen läuft „die Erarbeitung der für die Meldung erforderlichen Unterlagen noch“, so die Auskunft des Ministeriums im Januar 2014. Unmittelbar danach erfolgte ein öffentlicher Vorstoß seitens des Thüringer Verkehrsministers Carius: das Land Hessen solle die B 87n weiterplanen, obwohl das hessische Ministerium Ende 2013 die Pläne einer Rhönquerung aufgegeben hatte.