

Der Bundesverkehrswegeplan 2030: Mogelpackung oder nachhaltiger Infrastrukturplan?

Stand: 3. 8. 2016

I. Der BVWP-Entwurf und die Kriterien für die Bewertung des Plans.....	2
II. Analyse des Kabinettsbeschlusses zum BVWP 2030.....	2
1. Das Beteiligungsverfahren verfehlt fünf von sechs Kriterien „guter Beteiligung“	2
2. Alternativen nicht geprüft, Beteiligungsrechte der Umweltverbände verletzt.....	4
3. Die Umsetzung des BVWP erhöht die CO ₂ -Emissionen.....	5
4. Auch die elf weiteren Umweltziele werden bisher verfehlt.....	7
5. Das Nationale Prioritätenkonzept und seine Umsetzung.....	9
a) Der Vorrang Erhaltung und Erneuerung vor Aus- und Neubau ist nicht gesichert.....	9
b) Keine ausreichende Anknüpfung an die EU-Kernnetzkorridore und die Häfen	10
c) Vorrang der Engpassbeseitigung: Ein Versprechen, das nicht eingelöst wird	13
d) Nutzen-Kosten-Verhältnis: Kein Zusammenhang mit dem Vordringlichen Bedarf.....	16
6. Raumordnerische Beurteilung: Nachhaltigkeitsziele konsequent missachtet	16
7. Städtebau und Ortsumfahrungen: Entlastungswirkung höchst ungewiss.....	17
III. Fünf Schritte zu einem umweltverträglichen BVWP und einer nachhaltigen Infrastrukturplanung	17
IV. Fehlplanungen von Straßen – eine Auswahl	19
a) A 46 Hemer – Menden.....	19
A 46 AS Hemer – Arnsberg-Neheim (Variante)	19
b) A 20 A 20 Niedersachsen, Schleswig-Holstein: Westerstede – Hohenfelde	20
d) A 39: Niedersachsen, Lüneburg – Weyhausen	24
e) A 52 durch Gladbeck (A52-G70-NW) und A 52 von Essen-Nord bis Gladbeck	

I. Der BVWP-Entwurf und die Kriterien für die Bewertung des Plans

Am 3. August hat das Bundeskabinett den Bundesverkehrswegeplan beschlossen (im Folgenden: BVWP-Kabinettsbeschluss). Umweltministerin Hendricks hat diesem Plan nach zunächst heftigem Widerstand zugestimmt ohne substanzielle Änderungen. Ergänzt wurde nur Passus „Zukünftig wird sich der Bund im Rahmen seiner verfassungsrechtlichen Möglichkeiten noch stärker am Bau von Fahrradfernstraßen beteiligen. Die zu ändernden Grundlagen werden derzeit von der Bundesregierung geprüft.“ (BVWP-Kabinettsbeschluss S. 52).

Nach der Darstellung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI, enthält der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 fünf wesentlichen Innovationen (<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/126-dobrindt-bvwp-beteiligungsbericht.html>):

1. **Klare Finanzierungsperspektive:**
Investitionsmittel und Projekte sind synchronisiert, so dass alle Projekte des vordringlichen Bedarfs im Zeitrahmen des BVWP 2030 umgesetzt werden können.
2. **Erhalt vor Aus- und Neubau:**
69 Prozent der Gesamtmittel fließen 2016–2030 in den Erhalt der Infrastruktur (BVWP 2003: 56 Prozent).
3. **Klare Prioritäten:**
Stärkung der Hauptachsen und Knoten und damit der Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes: 75 Prozent der Mittel für Straßenprojekte gehen in großräumig bedeutsame Vorhaben, 25 Prozent gehen in die regionale Erschließung.
4. **Engpassbeseitigung:**
Fokussierung der Investitionen auf die Beseitigung von Engpässen auf den Hauptachsen, um den Verkehrsfluss im Gesamtnetz zu optimieren. Rund 2000 Kilometer Engpässe auf Autobahnen und rund 800 Kilometer Engpässe auf Schienenstrecken werden beseitigt.
5. **Breite Öffentlichkeitsbeteiligung:**
Erstmals konnten sich Bürgerinnen und Bürger am BVWP beteiligen – von der Grundkonzeption über Projektvorschläge bis zum Entwurf, der 6 Wochen öffentlich auslag.

Diese fünf Punkte liegen der folgenden Bewertung zugrunde und werden an den bisherigen Ergebnissen, wie sie sich in den offiziellen Texten und den Projektentscheidungen darstellen, überprüft.

Zu ergänzen wäre als sechstes Kriterium noch die Einhaltung der **BVWP-Ziele**. Drei der sechs übergeordneten Ziele des BVWP-Entwurfs aus dem März 2016 sind umweltbezogen: Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen, Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft, Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation in Regionen und Städten.

Siebtens Kriterium muss die **Alternativenprüfung** als unverzichtbarer Teil der Öffentlichkeitsbeteiligung sein. Zum einen weil die öffentliche Beteiligung durch Alternativen erst sinnvoll wird, und zum anderen weil im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) alle „vernünftigen“ Alternativen „ermittelt, beschrieben und bewertet“ werden müssen.

II. Analyse des des Kabinettsbeschlusses zum BVWP 2030

1. Das Beteiligungsverfahren verfehlt fünf von sechs Kriterien „guter Beteiligung“

Die Beteiligungsverfahren sollen auf der Grundlage normativer und funktionaler Kriterien einer „guten Beteiligung“ sowie – im nächsten Abschnitt – der Einhaltung rechtlicher Vorgaben der Strategischen Umweltprüfung (SUP) bewertet werden.

Im Handbuch des BMVI „Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor. Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung“ (Berlin 2014) betont Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt: „Vorbehalte betroffener Bürgerinnen und Bürger müssen ernst genommen werden. Zugleich lohnt es sich im Sinne der Projektoptimierung, den vor Ort artikulierten

Sachverstand zu nutzen.“ Ferner gehe es darum, „unterschiedliche Interessen soweit wie möglich miteinander in Einklang zu bringen“ (S. 5).

Beteiligung an Verwaltungsentscheidungen unterscheidet sich danach, ob sie der

- Information
- Mitwirkung
- Mitentscheidung

dient. Bei Vorarbeiten zum BVWP gab es Konsultationen, d.h. Anhörungen mit der Möglichkeit schriftlicher Stellungnahmen, zur Grundkonzeption, zur Verkehrsprognose und zur Fortschreibung der Bewertungsverfahren. Abgesehen von der Festlegung der Rahmbedingungen der Prognosen, insbesondere der Nutzerkosten, bei der es intensivere Debatten gab, handelte es sich um bloße Informationsveranstaltungen. Die Beteiligungsebene der Mitwirkung oder gar Mitentscheidung wurde in diesen Verfahren nicht erreicht. Veränderungen an den ursprünglichen Konzeptionen sind nur in sehr geringem Umfang auf die Beteiligung zurückzuführen. Änderungen an den Bewertungsverfahren sind nicht zu erkennen. Das BMVI behielt die Gutachterdefinition und -abgrenzung, Nutzung und Gewichtung der Ergebnisse vollständig in seiner Hand. Praktische Auswirkungen dieser mehrere tausend Seiten umfassenden Gutachten waren kaum erkennbar. Massive Kritik des BUND an den Mängeln der städtebaulichen Beurteilung wurde nicht aufgegriffen. Wegen hoher Kosten und Zeitknappheit waren substantielle Veränderungen ohnehin nicht möglich und wohl auch nie vorgesehen.

Erstmals konnten Verbände eigene Projektvorschläge anmelden. Der BUND allein hat 50 Alternativen zu offiziellen Straßenprojekten angemeldet. Im Rahmen der sechswöchigen Öffentlichkeits- und Bürgerbeteiligung gingen insgesamt 39.000 Stellungnahmen ein. „Im Ergebnis werden neue Projekte mit einem Gesamtvolumen von 5,1 Milliarden Euro aufgenommen“ (vgl. BMVI-Pressemitteilung vom 27.7.2016 <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/126-dobrindt-bvwp-beteiligungsbericht.html>).

Im Beteiligungsbericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) – Bericht zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung des BVWP 2030, Berlin 2016 (http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-beteiligungsbericht.pdf?__blob=publicationFile) – ist von dieser Mittelerhöhung nicht die Rede. Diese zusätzlichen Mitteldürften eher auf Forderungen der Bundestagsfraktionen zurückzuführen sein, die parallel aufgestellt wurden.

Eine gute Beteiligung nach dem „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung. Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ (Berlin 2014, S. 11 ff.) und weiterer Fachliteratur muss wie folgt ausgelegt sein:

- a) frühzeitig
- b) transparent
- c) ergebnisoffen
- d) kontinuierlich
- e) auf Augenhöhe: dialogisch
- f) effektiv bzw. verbindlich

Anzuerkennen ist, dass die Beteiligung frühzeitig und schon bei der Aufstellung des BVWP erfolgte. Die Unterlagen auf www.bvwp-projekte.de waren jedoch außerordentlich intransparent (nicht nachvollziehbare Prognosen, keine Rückfragemöglichkeit). Da Alternativen nicht geprüft wurden, fehlte bei allen Straßenprojekten die Ergebnisoffenheit (anders als bei den Schienenprojekten). Transparenz wird durch solch einen überschlägigen Bericht, der alle kritischen Argumente mit fadenscheinigen oder satzsaftig bekannten Argumenten zurückweist und nur einige Datenfehler korrigiert oder nach politischem Belieben Änderungen an einzelnen Projekten vorgenommen. Erweiterte, dialogische Verfahren sind nicht vorgesehen, außer den förmlichen Verfahren im Rahmen der Planfeststellung, bei welchen es aber keine Entscheidungsspielräume mehr gibt.

2. Alternativen nicht geprüft, Beteiligungsrechte der Umweltverbände verletzt

Die frühzeitige Beteiligung sollte erstmalig im Bereich der Infrastrukturplanung des Bundes die Vorgaben der EU-Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) erfüllen, die ins deutsche Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) übernommen wurden. Nach § 1 UVP ist der Zweck dieser Prüfung, dass bei „Plänen und Programmen zur wirksamen Umweltvorsorge (...) die Auswirkungen auf die Umwelt im Rahmen von Umweltprüfungen (Umweltverträglichkeitsprüfung und Strategische Umweltprüfung) frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden“. Gemäß § 14g gilt dies speziell für die SUP-Umsetzung. Dabei werden „die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen des Plans oder Programms sowie vernünftiger Alternativen ermittelt, beschrieben und bewertet“. Laut § 14g Abs. 2 Nr. 6 muss der Umweltbericht eine Darstellung der Maßnahmen enthalten, die geeignet sind, um erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen aufgrund der Durchführung des Plans oder des Programms zu verhindern, zu verringern und soweit wie möglich auszugleichen“. Ferner muss gemäß § 14g Abs. 2 Nr. 8 eine „Kurzdarstellung der Gründe für die Wahl der geprüften Alternativen sowie eine Beschreibung, wie die Umweltprüfung durchgeführt wurde“, enthalten sein.

Die Forderung nach Frühzeitigkeit wurde, wie bereits festgestellt, erfüllt. Die Umweltwirkungen des Gesamtplans wurden im umfassenden Umweltbericht detailliert beschrieben (vgl. BMVI, Hrsg., „Strategische Umweltprüfung zum Bundesverkehrswegeplan 2030: Umweltbericht“, März 2016, S. 64 ff.). Drei alternative Investitionsszenarien wurden berechnet, eines auf der Basis des Status quo der Mittelverteilung, eines mit einer Erhöhung der Mittel für die Fernstraßeninvestitionen und der erwartbaren Verschlechterung der Umweltwirkungen bzw. -eingriffe und eines mit einer Erhöhung der Bahninvestitionen. Konkrete Maßnahmen zur Einhaltung der Umweltziele auf Gesamtplanebene werden allerdings nicht beschrieben.

Der BUND hält die sechswöchige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung vom 16.3. bis 2.5.2016 zum BVWP-Entwurf und das daraus abgeleitete Fernstraßenausbaugesetz aus den folgenden Gründen für EU-rechtswidrig:

- Die Pläne, die der SUP und der Beteiligung der Umweltverbände zugrunde lagen, waren nicht fertig und die Unterlagen unvollständig. Zu beurteilen waren die Umweltwirkungen von Plänen und Programmen, also insbesondere von Verkehrsnetzen. Ein Straßennetz ist der Planung nicht zugrunde gelegt, sondern es wurden aufgrund der – außergewöhnlichen – dezentralen Anmeldemethode Einzelprojekte geprüft und bewertet. Die Studie über die Netzgrundlage, d.h. die Herleitung und Einteilung des Straßennetzes in Verbindungsfunktionsstufen (VFS), lag zu Beginn der Beteiligung nicht vor. Die Zuordnung zu den VFS 0 oder 1 ist in den Projektdossiers (www.bvwp-projekte.de) aber eines der wichtigsten Merkmale für die Einstufung der einzelnen Projekte in die Dringlichkeitsstufen und in allen Beschreibungen vermerkt. Es gab außerdem offensichtliche Fehler: Der Link des BMVI zu einem Gutachten der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen, führte zu einem Gutachten zu einem anderen Thema (über die Leistungsfähigkeit von Kreisverkehren). Die Studie zu den VFS ist bis heute (3.8.2016) nicht im Internet zu finden. Weitere Unterlagen wie die Erhaltungsbedarfsprognose („Verkehrsbericht“) lagen zu Anfang der Beteiligung ebenfalls nicht vor.

Ferner sind die den Stellungnahmen zugrunde gelegten Bahndossiers unvollständig. Es fehlen die Planungen der fünf Großknotenbereiche und weiterer überlasteten Knoten ohne die das Bahnnetz keine zusätzlichen Kapazitäten aufnehmen kann. Etwa fünf Milliarden zusätzlichen müssten in diesen Ausbau der Bahnknoten investiert werden, also insgesamt über sieben Milliarden Euro. Damit würde sich die Investitionsstruktur des Gesamtplans deutlich verändern. Auch die Gesamtemissionen würden sich wegen der erhöhten Bahnkapazität erheblich verschieben. Außerdem fehlen die Planungen zu den KV-Anlagen und den Rangierbahnhöfen. Diese wurden erst nach der Öffentlichkeitsbeteiligung in Auftrag gegeben und werden erst 2017 vorliegen.

- Folglich können die Emissionen und die gesamten Umweltwirkungen nicht seriös berechnet werden. Auch die Umweltverbände können dazu im Rahmen der Beteiligung nicht fundiert Stellung nehmen. Da den Berechnungen keine Netze zugrunde gelegt werden konnten, wurden Durchschnittswerte gebildet, um für die weitere Beratung Zahlen zu liefern.
- Auch die Bewertungsverfahren sind nicht fertig. Es fehlt die Regel für die Zusammenführung der vier einzelnen Bewertungsmodule – Nutzen-Kosten-Analyse, Natur- und umweltfachliche Beurteilung, Raumordnerische Beurteilung, städtebauliche Beurteilung. Anders als die anderen Module hat die Umweltbewertung überhaupt

keinen Einfluss auf die Dringlichkeitseinstufung. Es fehlen Zuordnungsregeln und es fehlt bisher jeder Versuch einer Umweltoptimierung. Das führt zum Verfehlen sämtlicher selbst gesetzten Umweltziele (THG- Minderung, Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs, Vermeidung von Zerschneidung u.a.m.).

- Der Plan ist nicht ausfinanziert. Für die Umsetzung der Vordringlichen Projekte fehlen wie oben gezeigt bei den Schienenvorhaben die Investitionsmittel. Ebenso fehlt bei der Straße die sog. „Schleppe“ für Projekte, die erst nach 2030 realisiert werden können. Das Ausbauprogramm ist unfinanzierbar und setzt auf neue Finanzierungsquellen, die in den Unterlagen nicht konkretisiert werden.
- Netzrelevante Projektalternativen wurden nicht geprüft: Missachtung SUP-RL und UVP-Gesetz: „vernünftige Alternativen“ müssen ermittelt, beschrieben und bewertet werden“. Bei Autobahnneubauprojekten mit Umweltkonflikten muss z.B. geprüft werden, ob Ausbau statt Neubau. In keinem einzigen der 1.361 Fernstraßenprojekte des Entwurfs oder der 1.281 Vorhaben im Kabinettsbeschluss (fest disponierte, Vordringlicher Bedarf, Weiterer Bedarf mit Planungsrecht) wurden Alternativen wie rechtlich geboten von den Verwaltungen gleichberechtigt behandelt. Auch die vom BUND vorgeschlagenen 50 Alternativen wurden nur in einem einzigen Fall geprüft und bewertet – und dann pauschal vom BMVI trotz besserem Nutzen-Kosten-Verhältnis abgelehnt, weil es „nur eine Alternative“ sei. Im Fall der Alternativplanung des B 4-Ausbaus statt der A 39 (Lüneburg-Wolfsburg) hält die Landesstraßenverwaltung eine durchgeplante Ausbaualternative aus politischen Gründen zurück und hat nur die Neubaualternative angemeldet. Der BUND-Vorschlag des B 4-Ausbaus wurde ebenfalls unterschlagen.

Der BUND hat 50 umwelt- und bedarfsgerechte Alternativvorschläge bei den Länderverwaltungen eingereicht. Im Beteiligungsbericht schiebt das BMVI die Verantwortung für deren Prüfung auf die Länderverwaltungen. Allerdings wurden diese nicht einmal auf die Notwendigkeit von Alternativenprüfungen hingewiesen und auf das erstmals geltende EU-Recht. Auf die Vorhaltung in der BUND-Stellungnahme, die Alternativenprüfung auf Einzelprojektebene sei nicht ausreichend, antwortet das BMVI:

„Bei Straßenprojekten erfolgte eine vorhabenbezogene Alternativenprüfung vor der Projektanmeldung durch die Länder. Aufgrund der Planungskompetenzen der Länder wurden diese verpflichtet, vor der Anmeldung von Straßenprojekten "alternative Lösungsmöglichkeiten" zu prüfen. Insbesondere bei Umweltkonflikten war darzustellen, ob Alternativplanungen, insbesondere der Ausbau bestehender Strecken statt eines Neubaus, erwogen worden sind, und warum eine solche Lösung ggf. nicht angemeldet wurde. Soweit es sinnvoll war, sollte auch auf Verkehrsträgeralternativen eingegangen werden.“

Genau diese Alternativenprüfung erfolgte nicht. Die Rubrik „geprüfte Alternativen“ in den Projektdossiers weist das ausdrücklich aus. Wenn etwas dort eingetragen ist, geht es um Trassenvarianten, in aller Regel nicht um Alternativen wie z.B. Ausbau statt Neubau.

- Dem Bundestag werden diese Alternativen für seine Beratung der Ausbaugesetze vorenthalten. Der Entwurf des Fernstraßenausbaugesetzes erwähnt diese gar nicht.
- Die Effekte der Bemaatung des gesamten Bundesstraßennetzes, festgeschrieben im Koalitionsvertrag und vereinbart zum 1.1.2018, wurden nicht in die Verkehrsprognose auf Bundesstraßen einbezogen. Da es hier meist um Ortsumfahrungen geht, wird die Bemaatung das Problem des Mautausweichverkehrs an der Wurzel lösen und an diesen Strecken zu weniger Lkw-Verkehr führen. Ziel war offenbar das Generieren einer möglichst großen Zahl von Ortsumfahrungen statt der Lösung von Verkehrs- und Lärmproblemen.

3. Die Umsetzung des BVWP erhöht die CO2-Emissionen

Zwölf Umweltziele entwickelte die SUP für den BVWP 2030. Eines der wichtigsten ist die CO₂-Reduzierung. Der BVWP-Entwurf und der Umweltbericht enthalten einige nicht nachvollziehbare Aussagen hierzu. Behauptet wird eine geringe Wirksamkeit von Infrastrukturinvestitionen für das Erreichen von CO₂-Zielen. Der Einfluss der Infrastrukturplanung auf die Treibhausgasentwicklung wird bagatellisiert: „Für die Senkung der CO₂-Emissionen stehen außerdem effizientere nicht-infrastrukturelle Maßnahmen, wie beispielsweise eine verbesserte Kraftstoffeffizienz, bereit.“ (Beteiligungsbericht S. 5; vgl. auch ähnliche Aussagen im BVWP-Entwurf). Ganz abgesehen davon, dass dahingestellt bleibt, ob sich die Bundesregierung bisher überhaupt für mehr Kraftstoffeffizienz und für schärfere CO₂-Grenzwerte in der EU eingesetzt hat, oder vielmehr für deren

Verwässerung und Verschiebung, widersprechen der Aussage auch die Berechnungen der CO₂-Emissionen in den Investitionsszenarien des Umweltberichts.

Das Investitionsszenario zur Stärkung der Schiene (Szenario 3 mit 62 Prozent Schieneninvestitionsanteil statt „Status-quo-Szenario Sz 2“ mit 38 Prozent; vgl. BVWP-Entwurf S. 23 f.) wird kompliziert mit folgender Berechnung zu belegen versucht:

„Insgesamt sind mit den Projekten des VB/VB-E aller drei Verkehrsträger lediglich 300 Mio. € positive volkswirtschaftliche Nutzen mit gesenkten CO₂-Emissionen verbunden. Dabei hat die Straße einen negativen Beitrag (ca. -3 Mrd. €), Schiene und Wasserstraße einen positiven Beitrag (ca. +2,2 Mrd. € bzw. ca. 1,1 Mrd. €). Dies entspricht einer Minderung von 0,4 Mio. Tonnen CO₂ pro Jahr. Gemessen am, in der Verkehrsprognose 2030 prognostizierten CO₂-Ausstoß des Verkehrs für 2030 in Deutschland in Höhe von vsl. ca. 190 Mio. Tonnen ist der Beitrag aus dem BVWP 2030 eher gering.“

Das Hin- und Herspringen zwischen Emissionswerten und Nutzen-Kosten-Ergebnissen verhindert eine Nachprüfung. Unklar ist auch, welches Bahnnetz zugrunde gelegt wird, also ob eine größere Steigerung der Verkehrsleistung oder der Verkehrsanteile für Schiene und Schiff als in der Verkehrsprognose 2030 angenommen wird. Offenkundig wird im Widerspruch zur eigenen Aussage, dass Infrastrukturinvestitionen nicht wirklich relevant seien, hier bei einer geringen Verschiebung der Investitionsmittel zu Schiene und Binnenschiff von 4 Prozent bei der Bahn und 5 Prozent beim Binnenschiff eine massive Veränderung der CO₂-Emissionen angenommen. Wie sonst wäre die oben wiedergegebene „Umwandlung“ von minus drei Milliarden Euro volkswirtschaftlichem Schaden in einen positiven Nutzen infolge höherer Investitionen in Schiene und Schiff (größtenteils bedingt durch die CO₂-Emissionen, siehe die Tabelle unten) erklärbar. Das Gleiche gilt für die Ergebnisänderung von einem – leider nicht quantifizierten – CO₂-Emissionsplus in ein Minus von 0,4 Millionen Tonnen bei einer Erhöhung der Bahninvestitionen gegenüber dem Status quo um nur vier Prozent. Szenario 3 hatte eine Erhöhung der Bahnmittel um 24 Prozent gegenüber dem Status Quo angenommen.

Für die Nutzen-Kalkulationen wird nicht das Gesamtnetz betrachtet, wie die folgende Aussage zeigt: „Die Emissionen von CO₂ haben in der Regel den größten Einfluss auf die Nutzensumme Umwelt. Insgesamt haben 616 und damit 56 Prozent der bewerteten Straßenprojekte einen positiven Umweltnutzen. 482 und damit 44 Prozent der Projekte haben einen insgesamt negativen Umweltnutzen.“ (S. 132 Umweltbericht)

Ausgewählte Wirkungsgrößen	Einheit	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
		Verkehrsleistung	Status Quo	Stärkung Schiene/ Wasserstraße
Nutzenbarwert	Mio. € Barwert	222.691	174.982	113.203
Kostenbarwert	Mio. € Barwert	57.953	54.148	48.957
Mittleres NKV	-	3,8	3,2	2,3
Interne Nutzen der Nutzer (Reisezeitgewinne, Betriebskosteneinsparungen etc.)	Mio. € Barwert	200.848	158.920	102.943
Nutzen aus Verkehrssicherheit	Mio. € Barwert	21.106	15.100	6.653
Monetarisierte Umweltnutzen	Mio. € Barwert	-2.545	76	5.966
darin enthaltene Nutzen aus CO ₂ -Änderungen	Mio. € Barwert	-4.478	-1.821	3.527

Umweltbericht S. 35.

Bei einer realistischen Betrachtung ist davon auszugehen, dass die Emissionen durch den BVWP mit einem Bahn-Investitionsanteil von 42 Prozent und durch das über Straßenbaumaßnahmen stimulierte Wachstum des Straßenverkehrs stärker ansteigen als im Trend und ohne die zusätzlichen Maßnahmen. Der Grund dafür ist, dass der durch den Straßenbau ausgelöste und auch in einzelnen Projekten dargestellte Neuverkehr im BVWP letztlich nur beschränkt einbezogen wurde.

Die Attraktivitätssteigerung des Straßenverkehrs durch Erhöhung der Geschwindigkeit führt zum genauen Gegenteil der im Raumordnungsgesetz verlangten Förderung verkehrssparsamer Räume, nämlich zu einer Erhöhung der Entfernungen zum Arbeitsplatz und anderen Fahrtzielen.

Denn die durch höhere Geschwindigkeiten gewonnene Zeit wird in neue Wege investiert, in Neuverkehr, der im BVWP unter den Aspekten

- häufigere Fahrten
- Wahl entfernterer Ziele
- Verlagerung von anderen Verkehrsträgern

einbezogen wird. Nicht einbezogen wird der sekundäre Neuverkehr durch Veränderung der Siedlungsentwicklung und Verlagerung von Arbeitsplätzen. Letztere wird aber durch attraktivere Wege angestoßen. Das bedeutet eine Perpetuierung der Nachfrage nach Straßenbau durch steigende Verkehrsleistung infolge dieses Straßenbaus. Anpassungen der Nachfrage und Lösungsansätze nachhaltiger Mobilität, die zu kürzeren Wegen führt, werden dadurch erschwert oder verhindert. Weitere Anreize zur Steigerung des Straßenverkehrs wie die Gewährung der Pendlerpauschale und zu niedrige Investitionen für den Schienennahverkehr kommen hinzu.

Die CO₂-Reduktionswirkung, z.B. bei der Bahn, hängt stark ab vom Umfang der Investitionen. Die dem BVWP-Entwurf zugrunde gelegte Netzkonzeption 2030 der DB AG ist für eine Verlagerung im Güter- und im Personenverkehr gut geeignet, wenn sie, wie vorgesehen, durch eine Strategie der Umsetzung des Deutschlandtakts und von Umschlagsanlagen begleitet wird. Die Netzkonzeption 2030 der DB AG würde die CO₂-Emissionen jährlich um 2,2 Millionen Tonnen absenken. Durch eine Verdoppelung der Schienengüterkapazität im Seehafen-Hinterland ergäbe sich sogar eine Senkung der CO₂-Emissionen 7 Millionen Tonnen pro Jahr. Zusammen mit flankierenden Maßnahmen ist eine Minderung um 10 Millionen Tonnen erreichbar, wie eine aktuelle Studie der TU Berlin belegt („Beitrag des Schienengüterverkehrs zur Erreichung der Klimaschutzziele“, Bericht Nr. 10/2016, Berlin 2016).

Die Verkehrsprognose 2030 sagt im Trend bis 2030 eine Senkung der CO₂-Emissionen um 21 bis 23 Prozent voraus. Das entspricht einem jährlichen Minus von 1,2 bis 1,3 Prozent zwischen 2010 und 2030. Die Realität sieht allerdings völlig anders aus: plus 1,5 Prozent pro Jahr (Grundlage: aktuelle, noch vorläufige Emissionsberechnungen des Umweltbundesamtes (<https://www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/uba-emissionsdaten-fuer-2015-zeigen-notwendigkeit>)). In den Jahren 1990 bis 2015 hat sich im Verkehr der Treibhausgasausstoß erhöht, in allen anderen Sektoren wurde er meist sogar deutlich reduziert.

4. Auch die elf weiteren Umweltziele werden bisher verfehlt

Insgesamt 12 Umweltziele nennt und überprüft der Umweltbericht zum BVWP 2030 (S. 14 ff.):

Es handelt sich um die folgenden Ziele:

- 1) Lärminderung im besiedelten Bereich
- 2) Schadstoffminderung im besiedelten Bereich
- 3) Schutz der Biodiversität
- 4) Vermeidung der Zerschneidung von Lebensräumen
- 5) Reduzierung der überregionalen Schadstoffbelastung
- 6) Begrenzung/Reduzierung der Flächeninanspruchnahme
- 7) Projektbezogener Gewässerschutz
- 8) Übergeordnete Gewässerschutzmaßnahmen sollen nicht beeinträchtigt werden
- 9) Klimaschutz: Minderung der Treibhausgase um 40 Prozent bis zum Jahr 2020 (Bezugsjahr 1990) und um 80-95 Prozent bis 2050
- 10) Schutz der Landschaft vor Zerschneidung
- 11) Lärmschutz von Ruhe- und Erholungsräumen
- 12) Visueller Schutz von Kulturgütern und -landschaften vor Überformung.

Die Zielerfüllung bzw. Nichterfüllung dokumentiert die Auswertung in der folgenden Tabelle (Umweltbericht S. 145 f.). Bei den Aspekten Lärminderung und Reduzierung von Schadstoffen ist kritisch anzumerken, dass die Aussagen nur auf die konkreten Projektwirkungen und die konkret betroffenen Personen bezogen sind, nicht aber auf die Effekte des Verkehrswachstums und die Lärm- und Schadstoffexposition im gesamten Netz. Die Gesamtnetzwirkungen dürften vor diesem Hintergrund ebenfalls negativ sein. Eine Gesamtstrategie zur Reduzierung von Schadstoffen und Lärm durch Infrastrukturumbau, durch Einsatz von Verkehrsmanagement (wie im BVWP-Entwurf versprochen) und durch gezielte Auswahl von Emissions-Hotspots ist nicht einmal in Ansätzen erkennbar. Lärm- und Schadstoffminderung sind Anhängsel politisch gewollter Bauprojekte und werden nicht als übergeordnete Zielvorgaben behandelt.

Schadstoffminderung spielt keine relevante Rolle, und die Nutzen-Kosten-Gesamtwerte sind nicht aussagekräftig. Besonders deutlich wird dies zum Beispiel bei der A 52-Planung bei Essen-Gladbeck, wenn man berücksichtigt, dass mit dem Konzept einer Transitautobahn zusätzlicher Verkehr in ein Stadtgebiet gezogen wird, in dem die Feinstaub- und Stickoxidgrenzwerte überschritten werden, was aber nur mit jährlichen Kosten von 40.000 bzw. 2000 Euro bewertet wird (<http://bvwp-projekte.de/strasse/A52-G70-NW/A52-G70-NW.html#>).

Die Lärminderung wurde beim Entwurf des BVWP 2030 wesentlich genauer berechnet als beim BVWP 2003. Dadurch ergeben sich die geringen Entlastungs- und Lärmreduzierungswirkungen von Ortsumfahrungen.

Tab. 32: Verkehrsträgerübergreifende Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen der Projekte des Vordringlichen Bedarfs (VB/VB-E)

Kriterien		Bilanzgröße		Bewertung	
1. Monetarisierbare Kriterien					
1.1	Geräuschbelastung innerorts				
	- Neubelastete oder stärker Belastete	833.735	Einw.	3.285	Mio. €
	- Entlastete	2.274.415	Einw.		
1.2	Geräuschbelastung außerorts	9.069	Tsd. qm	-2.049	Mio. €
1.3	CO ₂ -Emissionen	-491.453	t/a	1.191	Mio. €
1.4	Emission von Luftschadstoffen	17.549	t/a	1.216	Mio. €
Nutzensumme Umwelt (Krit. 1.1 bis 1.4)				3.644	Mio. €
2. Nicht monetarisierte Kriterien					
2.1	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen	3.344,1	Fläche [ha]	--	
2.2	Erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten				
	- nicht ausgeschlossen	374,0	Anzahl Gebiete	--	
	- wahrscheinlich	128,0	Anzahl Gebiete		
2.3	Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen der BfN-Lebensraumnetzwerke	1.236,6	Fläche [ha]	-	
2.4	Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen sowie Achsen/Korridoren der BfN-Lebensraumnetzwerke				
	2.4.1a) Großräume der Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume	728,0	Zerschneidungslänge [km]	-	
	2.4.1b) Großsäugerlebensräume	1.175,1	Zerschneidungslänge [km]	-	
	2.4.1c) National bedeutsame Lebensraumachsen/-korridore	73	Anzahl	o	
	2.4.2) Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken bei Ausbauprojekten				
	- „entschnitten“	26	Anzahl	+	
- nicht „entschnitten“	6	Anzahl			
2.5	Flächeninanspruchnahme	15.512,1	Fläche [ha]	-	
2.6	Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten	109,5	Zerschneidungslänge [km]	-	
2.7	Durchfahrung von Wasserschutzgebieten	80,2	Zerschneidungslänge [km]	-	

Kriterien		Bilanzgröße		Bewertung	
2.8	Zerschneidung von Unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen (UZVR)	85.293,2	Fläche [ha]	-	
2.9	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Vorrangflächen des Kulturgüter- und Landschaftsschutzes	7.004,8	Fläche [ha]	-	

Quelle: Umweltbericht S. 145 f.

5. Das Nationale Prioritätenkonzept und seine Umsetzung

Im Koalitionsvertrag ist festgelegt, mit dem BVWP an internationale Vorgaben und Verkehrsachsen anzuknüpfen und ein „nationales Prioritätenkonzept“ zu definieren. „In diese Projekte sollen künftig als Zielgröße 80 Prozent der Mittel für den Neu- und Ausbau fließen. Dazu gehören der Ausbau hoch belasteter Knoten, Seehafenhinterlandanbindungen und Hauptachsen, die Schließung wichtiger überregional bedeutsamer Netzlücken, sowie die Einbindung transeuropäischer und in völkerrechtlichen Verträgen vereinbarter Verkehrsachsen.“

a) Der Vorrang Erhaltung und Erneuerung vor Aus- und Neubau ist nicht gesichert

Der Vorrang der Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen ist dringend erforderlich. Der BVWP 2003 hatte eine deutliche Aufstockung dieser Mittel begründet und gefordert, aber nicht umgesetzt. Im Gegenteil: Die Investitionen sanken weit unter die für notwendig erachteten 2,4 Mrd. Euro pro Jahr. Erst in den letzten Jahren der Umsetzung des BVWP 2003 und angesichts neuer Erkenntnisse über den dramatischen Zustand der Straßenbrücken stiegen sie auf 2,5 bis 2,8 Milliarden Euro pro Jahr an. Das Problem der Zweckentfremdung von Erhaltungsmitteln durch die Auftragsverwaltungen der Länder für den Aus- und Neubau blieb allerdings bestehen. Die Erhaltungsmittel für die Schiene wurden in der zweiten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II) auf vier Milliarden Euro pro Jahr aufgestockt. Die Sanierung von Schleusen und anderen Ingenieurbauwerken an Wasserstraßen wurde erst mit der im April 2016 vorgelegten Erhaltungsbedarfsprognose (Band 2 des Verkehrsinfrastrukturberichts) systematisch angegangen und die Investitionsmittel dafür wurden deutlich erhöht.

Dass laut BVWP-Entwurf 69 Prozent der Gesamtmittel in den Jahren 2016 bis 2030 in den Erhalt der Infrastruktur fließen – beim BVWP 2003 waren es nur 56 Prozent – ist ein großer Fortschritt. Bei der Schiene und der Wasserstraße ist dieser Vorrang auch organisatorisch gut umsetzbar. Bei den Fernstraßen fehlen aber entsprechende organisatorische Reformen für die Durchsetzung bundesweiter Prioritäten bei der Sanierung.

Die Aussagen der Gesetzentwürfe haben nur Ankündigungscharakter: „Der BVWP 2030 gibt deshalb dem Ersatz und Erhaltungsbedarf Vorrang bei den Investitionen. Dies gilt gerade auch für den Bereich der Bundesfernstraßen. Entsprechend wurde der Finanzmittelansatz für Ersatz und Erhaltung der Bundesfernstraßen erhöht“, (Entwurf FernstrAbÄndG, S. 69) oder „Vorrang bei den Investitionen wird der Erhaltung und dem Ersatz vor dem Aus- und Neubau von Verkehrswegen gegeben“ (Entwurf FernstrAbÄndG, S. 77). Ohne eine Trennung der Töpfe und eine organisatorische Änderung – z.B. durch Beauftragung der DEGES für eine bundesweite Umsetzung von Brückenerneuerungsprojekten – besteht die Gefahr, dass der Substanzverlust weitergeht.

Weil die fehlende Planungskapazität bei der Brückensanierung die eigentliche knappe Ressource ist und die Verfahren auch bei der Brückenerneuerung einen längeren Planungsvorlauf brauchen, wird diese Priorität nur eingehalten, wenn gleichzeitig die Straßenneubauvorhaben reduziert werden. Sonst werden die Länder weiter ihre Lieblingsprojekte aus der Fülle der Angebote von Erhaltungs-, Aus- und Neubaumaßnahmen auswählen und Neubauprojekte präferieren wegen der damit verbundenen öffentlichen Darstellungsmöglichkeiten. Pro Jahr müssen für den Substanzerhalt der Bundesfernstraßen etwa vier Milliarden Euro ausgegeben werden.

Allerdings wird auch mit diesem Volumen der Substanzwert der Straßenbrücken bis 2025 – eine Schätzung bis zum Jahr 2030 fehlt – nicht verbessert, sondern nur auf dem Niveau des Jahres 2010 gehalten. Das zeigen die beiden folgenden Diagramme aus dem Verkehrsinfrastrukturbericht.

Auch das im Verkehrsinfrastrukturbericht des BMVI beschriebene Sonderprogramm Brückenerneuerung ändert nichts Grundlegendes am Problem der Zweckentfremdung der Mittel, da es auf institutionelle Neuerungen verzichtet (vgl. S. 54):

„Um die in den nächsten Jahren vorgesehene und deutlich ansteigende Mittelbereitstellung für die Brückenertüchtigung im Straßenbauhaushalt innerhalb der Ausgaben für die Erhaltung zu dokumentieren und einen besseren Überblick über den Stand der Brückenertüchtigung zu ermöglichen, werden ab dem Haushaltsjahr 2015 größere Brückenertüchtigungsmaßnahmen mit einem Bauvolumen über 5 Mio. Euro aus dem ‚Sonderprogramm Brückenertüchtigung‘ finanziert. Die Maßnahmen des Sonderprogramms werden in den Erhaltungstabellen des Straßenbauplans gesondert dargestellt und die hierfür vorgesehenen Haushaltsmittel in den entsprechenden Erhaltungstiteln gesondert ausgewiesen.“

Als Ausgangswert für die finanzielle Ausstattung des Sonderprogramms dienten die in den Jahren 2012 und 2013 im Straßenbauplan eingestellten Brückenertüchtigungsmaßnahmen mit einem Bauvolumen über 5 Mio. Euro. Die im Durchschnitt der Jahre 2012 und 2013 hierfür investierten 220 Mio. Euro/Jahr sollen ab 2015 durch zusätzliche Haushaltsmittel deutlich angehoben werden. Die zusätzlichen Mittel stammen u. a. aus den für diese Legislaturperiode zusätzlich bereitgestellten 5 Mrd. Euro für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sowie dem 10-Mrd.-Euro-Paket für Zukunftsinvestitionen."

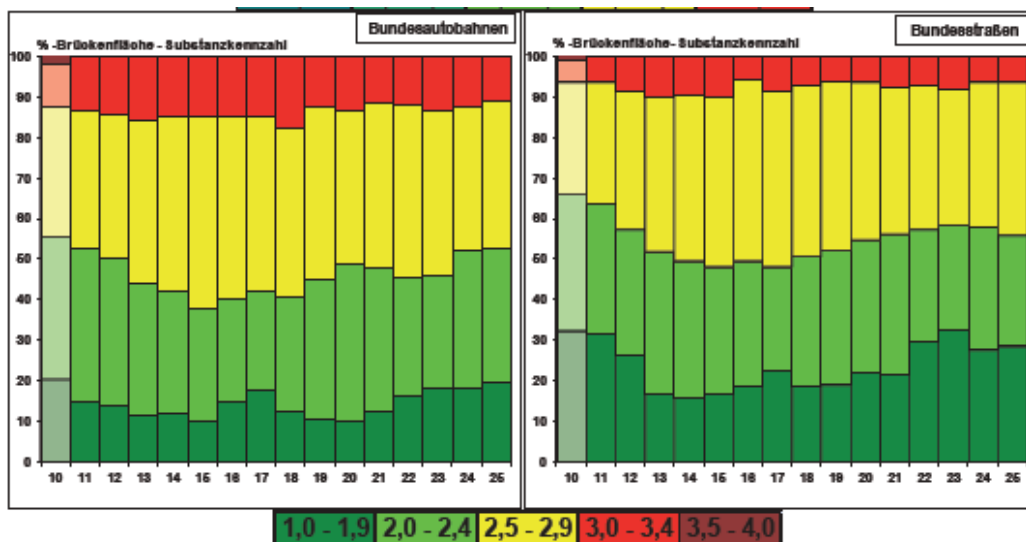


Diagramm: Substanzwert der Brücken heute und im Jahr 2025 (der kritischer Zustand beginnt bei Rot (ab 3,0).
Quelle: Verkehrsinfrastrukturbericht S. 34

Auch das Versprechen des Bundesverkehrsministeriums, jede baureife Brückenerneuerung zu finanzieren, löst das Problem nicht systematisch.

b) **Keine ausreichende Anknüpfung an die EU-Kernnetzkorridore und die Häfen**

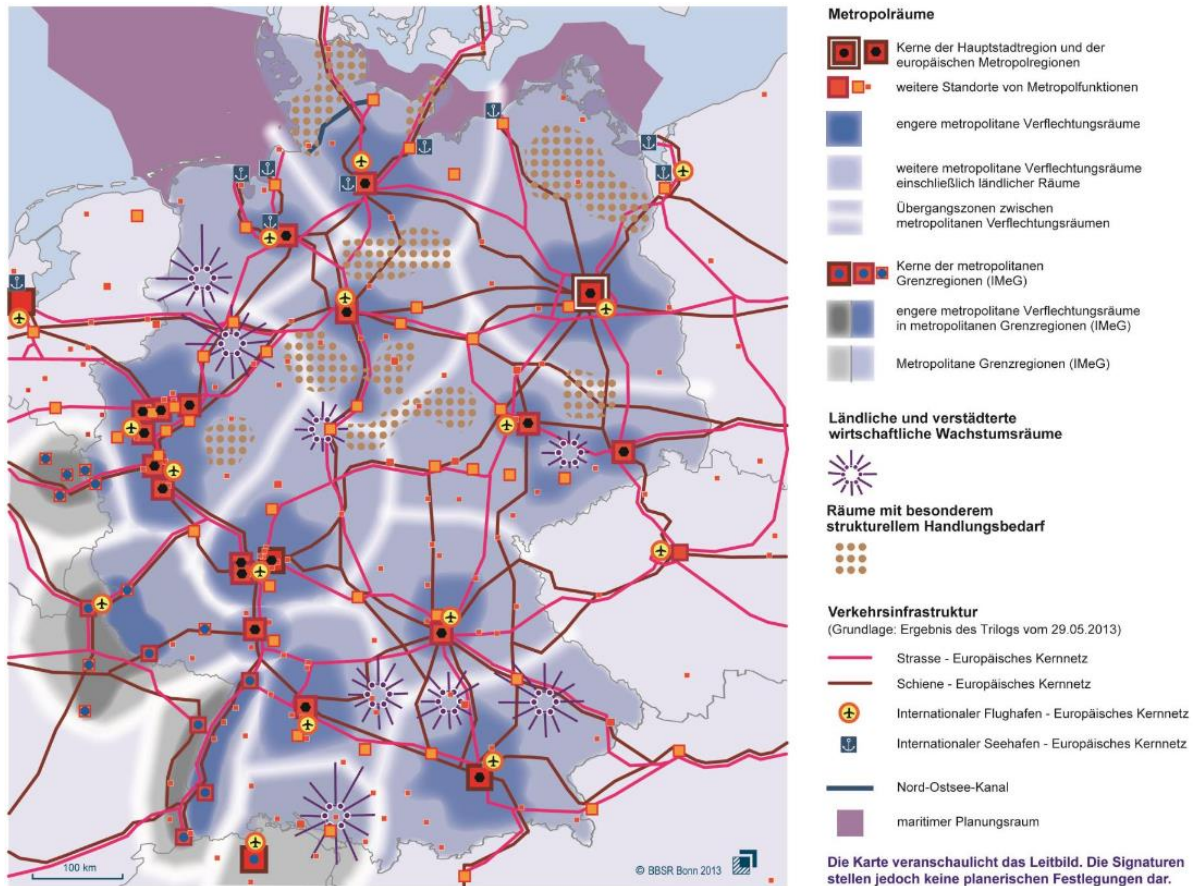
Im Koalitionsvertrag ist festgelegt, mit dem BVWP an internationale Vorgaben und Verkehrsachsen anzuknüpfen und ein „nationales Prioritätenkonzept“ zu definieren. „In diese Projekte sollen künftig als Zielgröße 80 Prozent der Mittel für den Neu- und Ausbau fließen. Dazu gehören der Ausbau hoch belasteter Knoten, Seehafenhinterlandanbindungen und Hauptachsen, die Schließung wichtiger überregional bedeutsamer Netzlücken sowie die Einbindung transeuropäischer und in völkerrechtlichen Verträgen vereinbarter Verkehrsachsen.“ Auch die oben bereits zitierte Aussage von Minister Dobrindt betont dies: „Stärkung der Hauptachsen und Knoten und damit der Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes: 75 Prozent der Mittel für Straßenprojekte gehen in großräumig bedeutsame Vorhaben, 25 Prozent gehen in die regionale Erschließung.“

Während sich die Schienen- und Wasserstraßeninvestitionen eng auf diese Kernnetzkorridore beziehen, ist das für die Straßeninvestitionen nicht der Fall. Keines der großen und teuren Bundesautobahn-Neubauprojekte mit Investitionskosten über 400 Millionen Euro liegt in einem dieser Korridore. Weder die A 20-Küstenautobahn, noch die A 14 (nördlich Magdeburg – Karstädt, A 39 Lüneburg – Wolfsburg, A 46 Hemer – Menden u.a. liegen in einem dieser prioritären Korridore. Lediglich das Engpassbeseitigungsprogramm weist mit seiner Ausrichtung auf Metropolregionen und Ballungsräume eine größere Übereinstimmung auf.

Korridore des EU-Kernnetzes in Deutschland



Eine Bezugnahme auf die Seehäfen weisen alle Verkehrsträger auf, weil die Häfen starke Ausgangspunkte des Güterverkehrs sind. Statt der hier aufgeführten 16 Flughäfen wurde deren Zahl ohne nähere Begründung auf 23 Flughäfen in Deutschland und im benachbarten Ausland „mit internationalen Verbindungen“ ausgeweitet und diese wurden als Oberzentren definiert.



Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt und Raumforschung: Leitbildkarte. Wettbewerbsfähigkeit, 2015

Die Binnenhäfen als trimodale Umschlagspunkte wurden bisher nicht in die Planungen von Straßenverbindungen einbezogen. Für das Erreichen von Verlagerungszielen ist dies jedoch unverzichtbar. Das von der Planco Consulting GmbH 2013 vorgelegte Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen (Endbericht, Essen 2013, S. 17) sollte als Grundlage für die Weiterentwicklung von Hafenstandorten herangezogen werden. Mindestens an den Standorten der Kategorien A und B auf der folgenden Karte sollten die Logistikfunktionen gestärkt werden.

Abbildung: Verteilung der Standorte von Binnenhäfen mit regionalen und überregionalen Logistikfunktionen



A-Standorte: Containerumschlag über 200.000 TEU/a. B-Standorte mit Logistikfunktion. Planco-Gutachten S. 17.

c) **Vorrang der Engpassbeseitigung: Ein Versprechen, das nicht eingelöst wird**

Die Priorisierung der Investitionen für die Engpassbeseitigung bei hoch belasteten Strecken ist prinzipiell eine sinnvolle Schwerpunktsetzung, um Wohlfahrtsverluste durch Staus abzubauen. Dabei geht es um Ausbaumaßnahmen, die laut den Festlegungen der Grundkonzeption keine hohen Umweltrisiken aufweisen dürfen. Vermieden werden sollen negative Auswirkungen durch die Erzeugung von Neuverkehr und das Unterbleiben von Anpassungsreaktionen bei der Verkehrsmittel- und Wohnortwahl der Nutzer bzw. bei der regionalen Politik.

Der BVWP-Entwurf definiert als Lösungsstrategie die Verbesserung des Verkehrsflusses/Engpassbeseitigung einschließlich Verkehrsmanagement (S. 5). Dies könnte jeweils als erste Maßnahme vor einem eventuellen Ausbau und dann auch zusätzlich zu einem Ausbau vorgenommen werden. Zur Umsetzung des Ziels der Begrenzung des Flächenverbrauchs sind, wann immer möglich, vorhandene Standstreifen temporär oder permanent zu nutzen. Diese Maßnahmen spielen im Ausbaugesetz keine Rolle. Im Gegenteil: Projekte wie die A 643 bei Mainz werden auf Weisung des Bundesministers sechsspurig ausgebaut, obwohl die Landesregierung die Nutzung des Standstreifens für ausreichend hielt.

Der Vorrang des Vordringlichen Bedarfs ist allerdings nicht gesichert: Im BVWP-Entwurf heißt es lediglich (S. 11): Die Priorisierung solle „dazu beitragen, dass die Vorhaben des VB-E zu einem möglichst frühen Zeitpunkt des

Geltungszeitraums des BVWP 2030 begonnen bzw. umgesetzt werden können". Im FStrAbÄndG heißt es ähnlich unverbindlich (S. 77): „Die Beseitigung von Engpässen im bestehenden Netz steht gleichermaßen im Fokus. Die geplanten Autobahnausbauprojekte dienen diesem Ziel. Als VB-E gekennzeichnet sollen sie vorrangig geplant und realisiert werden.“

Wie groß die Anteile der in die Engpassbeseitigung investierten Aus- und Neubaumittel im Fernstraßenbau sind, lässt sich aus den Angaben des Ausbaugesetzes nicht herleiten. Auf keinen Fall sind es die versprochenen 70 oder 80 Prozent. Die Neubauinvestitionen und der Bau von Ortsumfahrungen wurden ausgeweitet. Das zeigt die folgende Tabelle:

	Aus- und Neubauteil [Mio. €]	Anzahl Projekte	Länge [Km]
BAB-Neubau	15.105	50	899
BAB-Ausbau incl. Knoten	15.160	170	1.741
Ortsumgehungen	12.604	514	2.528
Übrige Bundesstraßen	8.034	202	1.060
Gesamt	50.902	936	6.227

Tabelle 1: Übersicht zu den Neu- und Ausbauprojekten im Bereich Bundesfernstraßen (VB/VB-E sowie Laufende und fest disponierte Projekte)

(Quelle: Entwurf des Fernstraßenbaugesetzes – 6. FStrAbÄndG – S. 81)

Die Tabelle 10 aus dem BVWP-Kabinettsbeschluss (S. 39) weist das Kostenvolumen des VB-E aus:

	Gesamt	Aus- und Neubauteil
Laufende und fest disponierte Vorhaben	23.853	15.756
Neue Vorhaben		
VB-E	15.363	7.512
VB	30.608	27.635
WB*	22.697	15.484
WB	11.773	8.609
Summe VB/VB-E	45.972	35.147
Summe Laufende und fest disponierte Vorhaben sowie VB/VB-E	69.824	50.902
Anteil „Autobahnen und VFS 0/1-Bundesstraßen“ („Laufende und fest disponierte Vorhaben“ sowie „VB/VB-E“) am Gesamtvolumen		75%

Tabelle 10: Aufteilung der Investitionen (in Mio. €) in Bundesfernstraßen in Dringlichkeitsstufen

Mit einer Investitionssumme von 7,5 Mrd. macht er aber nur 15% der Aus- und Neubauinvestitionen aus. Auf die im Koalitionsvertrag geforderten 75% kommt der Verkehrsminister nur durch Zusammenrechnen ganz anderer, angeblich „großräumiger“ Projekte unter Einschluss der laufender Projekte und auch noch von großräumigen Bundesstraßenprojekten, denen die Verbindungsfunktionsstufe großräumig zugewiesen wurde:

- „0“ bedeutet dabei eine „kontinentale Verbindung zwischen Metropolregionen
- „I“ bedeutet eine großräumige Verbindung von Oberzentren zu Metropolregionen und zwischen Oberzentren

Wie unwahrscheinlich die Einlösung des Versprechens ist, dass „die Vorhaben des VB-E zu einem möglichst frühen Zeitpunkt des Geltungszeitraums des BVWP 2030 begonnen bzw. umgesetzt werden“, zeigt die folgende Aussage im BVWP-Entwurf (S. 37):

„Bei den neuen Ausbauprojekten, die als VB-E gekennzeichnet sind, handelt es sich zum überwiegenden Teil um Projekte, die sich noch in einem frühen Planungsstadium befinden und deren Realisierung erst nach Durchlaufen der verschiedenen Planungsstufen möglich sein wird. Für eine prioritäre Umsetzung der VB-E-Projekte ist eine vorrangige Planung erforderlich. Für die Planung der VB-Projekte insgesamt wird eine Erhöhung der Planungskapazitäten erforderlich sein.“

Die Mittelverteilung auf die Länder erfolgt nach Quoten, die die Kosten der Projekte des Vordringlichen Bedarfs zu den Gesamtinvestitionen ins Verhältnis setzen, nach sogenannten Länderquoten. Diese werden in einer Studie im Auftrag des ADAC präzise beschrieben:

„Traditionell erfolgt die Aufteilung der jährlich für Kapazitätserweiterungsmaßnahmen bei den Bundesfernstraßen zur Verfügung stehenden Mittel auf die einzelnen Länder unter Rückgriff auf die so genannten „Länderquoten“. Diese bestimmen sich nach dem Kostenvolumen der Projekte des vordringlichen Bedarfs der einzelnen Länder im Verhältnis zu dem im Bedarfsplan eingestellten Gesamtvolumen des vordringlichen Bedarfs. Anzumerken ist, dass die Länderquoten stets einen informellen Charakter aufgewiesen haben, aber unabhängig davon grundsätzlich beachtet worden sind.“ (vgl. T. Beckers, G. Hermes u.a., „Reformmodelle für die Verwaltungsorganisation sowie die Bereitstellung und Finanzierung bei den Bundesfernstraßen“, Berlin 2016, S. 14).

Damit wird die Anmeldung möglichst vieler Projekte eine rationale Strategie für die Länder. Durch die Quotierung anteilig zum Kostenvolumen des Vordringlichen Bedarfs wird dieses Anmeldeverhalten prämiert: Viel hilft viel. Beim BVWP-Entwurf wird die Länderquote durch die Anteile am VB/VB-E zwar dominiert (BVWP-Entwurf S. 81 f.), aber es treten offenbar noch politische Entscheidungen hinzu (Veränderung gegenüber dem BVWP 2003; Anteile an laufenden und fest disponierten Projekten).

Der Bund scheitert regelmäßig daran, mit seinen Bewertungsverfahren eine sinnvolle Auswahl aus der Vielzahl der Anmeldungen zu treffen und diese gegen Widerstände der Länder, die möglichst viel Geld vom Bund wollen, durchzusetzen. Die Nutzen-Kosten-Analyse hat bei dieser Aufgabe in den letzten Jahrzehnten zuverlässig versagt. Trotz aufwändiger Fortschreibung der Bewertungsverfahren hat sich daran nichts geändert. Nur 19 Fernstraßenprojekte von über 1.400 wurde in der Nutzen-Kosten-Analyse „kein Bedarf“ attestiert.

Die Länder können sich aus einer Vielzahl von Projekten bedienen, mehrheitlich Neubauprojekte. Die folgende Tabelle listet die Straßenvorhabens der Länder aus. In Bayern, Baden-Württemberg, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen z.B. können zwischen 150 und 250 Straßenbauprojekte bearbeiten und Planungskapazitäten dafür einsetzen (Quelle: Kabinettsbeschluss).

Bundesländer	FD/VB/WB*	WB	gesamt
BW	157	11	168
BS	244	78	322
BE	3	0	3
BB	58	22	80
HB	6	0	6
HH	8	0	8
HE	116	49	165
MV	28	34	62
NI	144	54	198
NRW	254	37	291
RLP	69	11	80
SL	8	1	9
SN	56	19	75
ST	46	24	70

SH	28	1	29
TH	56	35	91
Summe	1281	376	1657

FD: Laufende und fest disponierte Projekte

VB: Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung und vordringl. Bedarf

WB: Weiterer Bedarf mit Planungsrecht*

Diese Kategorien können sofort planerisch vorangetrieben werden.

WB: Weiterer Bedarf - Umsetzung nach 2030

d) Nutzen-Kosten-Verhältnis: Kein Zusammenhang mit dem Vordringlichen Bedarf

Die Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) sei „wichtigstes Kriterium für die Einstufung der Vorhaben in die Dringlichkeitskategorie VB und ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung“ (S. 79). Da die NKV-Ergebnisse zwischen 1 und >10 schwanken und, anders als im BVWP 2003, schon ein NKV über „1“ als ausreichend angesehen wird, gibt es keine Korrelation zwischen Nutzen-Kosten-Verhältnis und VB-Einstufung. Daher sollten, wie beim BVWP 2003, alle Projekte mit einem NKV unter 4 aus dem VB gestrichen werden. Ggf. kann der NKV durch geringere Dimensionierung und niedrigere Kosten, durch Umsetzung von Alternativen wie dem Umbau von Ortsdurchfahrten statt des Neubaus von Ortsumfahrungen verbessert werden.

Bei der Anwendung der Nutzen-Kosten-Analyse hält der BUND weiterhin die Überschätzung der Zeitgewinne durch deren Mehrfachanrechnung für unzulässig. Dadurch verfehlt die NKA komplett ihren Zweck. Ein Verfahren, das aus rund 1.600 Straßenprojekten die bauwürdigen auswählen soll und nur für 19 davon „keinen Bedarf“ festgestellt hat, hat komplett versagt.

Viele Stellungnahmen und Gutachten zu Einzelprojekten wie z.B. zur A 20, A 39, A 14 und zur B 10 Pirmasens-Landau zeigen zudem massive Manipulationen an den Projektdefinitionen, Projektprognosen und -bewertungen. Bei realistischer Kalkulation führen sie zu einem NKV unter 1 und sind zu streichen. So heißt es auf Seite 39 des BVWP-Entwurfs: „Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis kleiner als 1 wurden aussortiert und sind damit nicht Teil des BVWP.“

Abgesehen der Fünffach-Anrechnung von Zeitgewinnen in der NKA (Nutzen Betriebskosten, Nutzen Reisezeitgewinne Personenverkehr, Veränderung Transport Ladung, impliziter Nutzen, Nutzen Zuverlässigkeit), von denen nur die Aspekte Betriebskosteneinsparung und Zuverlässigkeit verkehrs- und wirtschaftspolitisch plausibel sind, kollidieren die Zeiteinsparungen mit der Tatsache, dass die Zeit der individuellen Verkehrsbeteiligung nicht ab- sondern zunimmt.

6. Raumordnerische Beurteilung: Nachhaltigkeitsziele konsequent missachtet

Die raumordnerische Beurteilung (S. 72) dupliziert die Zeitgewinne durch die Fokussierung auf die Verbesserung der Erreichbarkeit. Das seit 2009 im Raumordnungsgesetz (ROG) in § 2, Abs. 3 formulierte Ziel nachhaltiger Mobilität spielt dagegen keine Rolle. Dort geht es darum, „die räumlichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem zu schaffen. Auf eine gute und verkehrssichere Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch schnellen und reibungslosen Personen- und Güterverkehr ist hinzuwirken. Vor allem in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren sind die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße zu verbessern. Raumstrukturen sind so zu gestalten, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird.“

Diese Ziele werden in der BVWP-Praxis konsequent missachtet. Nachhaltige Mobilität interessiert nicht.

7. Städtebau und Ortsumfahrungen: Entlastungswirkung höchst ungewiss

Als städtebauliche Ziele werden, ebenso wie in den jetzt nicht mehr im Gesetzentwurf auftauchenden übergeordneten und abgeleiteten Zielen, Minderung von Lärm und Abgasen sowie bessere Lebensqualität genannt. Die städtebauliche Bewertung setzt aber ganz andere Maßnahmen mit lokalen Effekten auf Straßenraum, Flächen, Erschließung und Sanierung. Diese stehen in erheblichem Widerspruch zum neuen § 1a Absatz 2 Baugesetzbuch, der einen strikten Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung verlangt. Dieser Widerspruch wird nicht aufgelöst.

Wie oben ausgeführt, wurden kostengünstige und umweltverträgliche Alternativen wie der Umbau von Ortsdurchfahrten und der Einbau von offenporigem Asphalt nicht geprüft. Falls die Notwendigkeit einer Ortsumfahrung bei hohem Durchgangsverkehrs- und Lkw-Anteil tatsächlich belegt ist, sollte parallel ein verkehrsberuhigender Umbau der Ortsdurchfahrt aus dem Haushaltstitel „Um-, Ausbau von Bundesstraßen, Lärmschutzmaßnahmen“ erfolgen, um das Erreichen des Entlastungsziels sicherzustellen. Andernfalls werden, wie die Ex-post-Analyse von Ortsumfahrungen des BVWP 2003 im VSU-Gutachten zum städtebaulichen Bewertungsverfahren belegt, erneut 90 Prozent der Ortsumfahrungen ihr Ziel der Verkehrsentslastung nicht erreichen.

Die Einzelbewertungen im Rahmen der städtebaulichen Beurteilung sind nicht nachvollziehbar. Offenbar gab es keine Abstimmung mit städtebaulichen Planungen vor Ort.

Ein schwerer methodischer Fehler ist, dass die Auswirkungen der Lkw-Maut-Ausweitung ab 2018 auf alle Bundesstraßen nicht berücksichtigt wird. Dadurch wird eine wesentliche Ursache für die Verkehrsbelastung in Ortschaften und für den Bau von Ortsumfahrungen beseitigt. Der BUND hatte die Berücksichtigung im Bezugsfall und im Planungsfall der einzelnen Ortsumfahrungsprojekte gefordert. Diese Forderung wurde bewusst missverstanden, wie sich auf S. 58 des Beteiligungsberichts zeigt: „Im BVWP 2030 werden alle mautpflichtigen Streckenabschnitte und die bekannten Ausweichstrecken berücksichtigt. Eine Zuordnung der mautbedingten Widerstände auf alle Bundesfernstraßen würde nur zu marginalen Veränderungen des ausgewiesenen NKV-Wertes im Nachkommabereich führen. Deshalb kann auf eine Übertragung der LKW-Maut-bedingten Widerstände auf das Gesamtnetz verzichtet werden.“ Es geht jedoch um die Bewertung der einzelnen Projekte. Der Bedarf an Ortsumfahrungen muss auf Basis einer seriösen Prognose neu berechnet werden, und zwar für alle Ortsumfahrungen mit erheblichen Anteilen von Mautausweichverkehren.

III. Fünf Schritte zu einem umweltverträglichen BVWP und einer nachhaltigen Infrastrukturplanung

(1.) Gute Beteiligung und Alternativenprüfung ist bei umstrittenen Autobahnprojekten vor der Entscheidung des Bundestages umsetzen, um diese Projekte hinsichtlich ihrer Umweltwirkung (Flächenverbrauch, Landschaftszerschneidung, Biotopbeeinträchtigung, Schadstoff- und Lärmemissionen etc.) zu optimieren und dadurch die Umweltziele des BVWP 2030, z.B. die Vorgabe zur Begrenzung des Flächenverbrauchs, einzuhalten. Die Straßenverwaltungen waren rechtlich verpflichtet, die „vernünftigen Alternativen“ zu „ermitteln, beschreiben und zu bewerten“. Das ist in keinem einzigen Fall der rund 1.300 Fernstraßenvorhaben geschehen – anders bei der Schiene (vgl. Dialogforum Schiene Nord). Auch die z.B. vom BUND gemeldeten Alternativen wurden meist nicht geprüft und in keinem Fall vollständig bewertet und in den Projektdossiers gleichberechtigt dokumentiert. Den Bundestagsabgeordneten werden diese Alternativen bisher in allen Beratungsunterlagen von der Exekutive bewusst vorenthalten. Daher sind diese Dokumente, vom BVWP-Entwurf über die Projektdossiers bis zu den Entwürfen für die Ausbaugesetze, für eine ergebnisoffene Beratung und legitimierte Entscheidung des Bundestages vollständig ungeeignet.

Werden die Alternativen den Parlamentariern weiterhin vorenthalten, so würde im Ergebnis die Legitimation der Planung gestärkt, EU-Konformität hergestellt und die Klageanfälligkeit der Projekte und des Bedarfsplans reduziert.

Beachtet werden sollte auch die Kostenersparnis durch bedarfsgerechte und umweltschonende Ausbaualternativen zu den Neubaumaßnahmen. Allein bei den Projekten A 20 (Küstenautobahn von Bad Segeberg – niederländische Grenze), A 14 (nördlich Magdeburg bis Karstädt), A 39 (Lüneburg – Wolfsburg), A 46 (Hemer – Menden) sowie B 15n (Landshut – Rosenheim) könnten insgesamt mehr als fünf Milliarden Euro gespart werden. Diese Finanzmittel sollten im Sinne der Priorität der Engpassbeseitigung für den Ausbau der fünf Großknotenbereiche der Bahn

verwendet werden.

(2.) Die **Gesamtnetzplanung** sollte die Ausschöpfung der Potenziale der CO₂-Reduzierung bei gleichzeitiger Schaffung von Kapazitäten in den Korridoren des EU-Kernnetzes zum Ziel haben. Dazu müssen vorab die bisher fehlenden Studien beendet und in den BVWP-Entwurf integriert werden, insbesondere die Studie zum Kombinierten Verkehr (KV) und den Rangierbahnhöfen sowie zu den trimodalen Güterumschlagsanlagen (Binnenhäfen) und zur Umsetzung des Deutschlandtakts mit dem Übergang zu einer fahrplanbasierten Infrastrukturplanung. Der Umweltbericht sollte als Grundlage dienen, um die Einhaltung der 12 Umweltziele zu konkretisieren bzw. zu operationalisieren. Die Umweltziele werden dadurch Teil des Bedarfsplangesetzes, ihre Erreichung sollte eine Ex-post-Evaluierung sicherstellen.

(3.) Die **Umsetzung des nationalen Prioritätenkonzepts** muss durch verbindliche Vorgaben sicher gestellt werden:

(a) Der Vorrang der **Erhaltung und Erneuerung** sollte durch die Zweckbindung dieser Investitionsmittel in einem eigenen Haushaltsfonds und -titel für den Erhalt gegen Zweckentfremdung für Neubau gesichert werden, die nicht deckungsfähig mit Neubau sind. Die Mittel für kombinierten Ausbau und Erhaltung sollten davon ausgenommen sein. Für Erhaltungsinvestitionen müssen ausreichende Planungskapazitäten geschaffen und Brückensanierungs- sowie Brückenerneuerungsplanungen vorangetrieben werden. . Die DEGES muss entsprechende Kapazitäten aufbauen, um die Länder dabei zu unterstützen.

(b) Der Vorrang von Vorhaben zur **Engpassbeseitigung** bzw. von VB-E-Projekten muss verkehrsträgerübergreifend verankert sein: Bei den BAB-Projekten muss, wie im BVWP-Entwurf versprochen, im Umfeld von Ballungsräumen regelmäßig Verkehrsmanagement eingesetzt werden, bevor ein Straßenausbau erfolgt. Wenn ein Neubau notwendig ist, sollte aus Gründen der Flächenschonung die permanente oder temporäre Nutzung der Standstreifen und der Anbau von Nothaltebuchten gewählt werden. Bei Pendlerverkehrsproblemen sind der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs als Alternative und zusätzliche Maßnahmen einzubeziehen sowie regionale und betriebliche Mobilitätskonzepte. Der Ausbau der fünf Großknotenbereiche der DB AG (Hamburg, Köln, Frankfurt/Main, Mannheim, München) und weiterer überlasteter Knoten ist vorrangig zu realisieren.

(4.) Die in den Ausbaugesetzen enthaltenen 520 Ortsumfahrungen sind mit städtebaulichen Planungen abzustimmen und hinsichtlich der Ziele des Lärmschutzes und der Verbesserung der Lebensqualität zu optimieren. Dabei sind auch wirksame innerörtliche Alternativen einzubeziehen, wie der Umbau der Ortsdurchfahrten, der Einbau von Flüsterasphalt und Maßnahmen für einen stadtvträglichen Binnenverkehr in den betroffenen Ortschaften. Bei Entscheidungen für eine Ortsumfahrung muss zusätzlich der Umbau der alten Ortsdurchfahrt aus dem Bundeshaushalt (Titel: „Aus-, Umbau von Bundesstraßen, Lärmschutzmaßnahmen“) erfolgen, um eine tatsächliche Entlastung und Verbesserung der Lebensqualität zu erreichen. Über 90 Prozent der Ortsumfahrungen des BVWP 2003 erreichten dieses Entlastungsziel nicht, weil auf einen Umbau der Ortsdurchfahrten verzichtet wurde. Um diese Fehler im BVWP 2030 nicht zu wiederholen, muss der genannte Haushaltstitel auf rund 500 Millionen Euro verdoppelt werden. Die Umsetzung der optimierten Ortsumfahrungsprojekte sollte zudem nach Lärm-Hotspots priorisiert werden. Die Planungskonzepte für den Umbau des Straßenraums (Straßenraumeffekte), die Flächen- und Erschließungseffekte sowie die Sanierungseffekte sollten Voraussetzungen für die Einstellung von Maßnahmen in den Bundeshaushalt sein.

(5.) **Schritte zu nachhaltiger Mobilität** gehen: Grundlage eines nachhaltigen Konzepts muss beim Güterverkehr eine Gesamtverkehrsbetrachtung sein, welche die Entlastungswirkungen von Kurzstrecken-Seeverkehr („Short Sea Shipping“) und eine bessere Arbeitsteilung der Seehäfen in Deutschland und Europa mit dem Ziel der Entlastung der Landverkehre einbezieht. Weitere Instrumente und Mobilitätskonzepte sollten alternativ bzw. zusätzlich zu baulichen Maßnahmen eingesetzt werden. Bei den Schieneninvestitionen erfolgt dies bereits durch Integration von Betriebskonzepten und die angestrebte Fahrplanbasierung der Infrastrukturplanung (Deutschlandtakt). Im Bereich der Straßenplanungen sollten Verkehrsmanagementmaßnahmen den baulichen vorausgehen. Die Digitalisierung der Infrastruktur sollte als neuer Schwerpunkt in den BVWP aufgenommen werden, ebenso der Straßenumbau in städtisch geprägten Regionen. Dort wurden integrierte Verkehrskonzepte bereits entwickelt und auch nachhaltige Mobilitätskonzepte auf der regionalen (vgl. den Fahrradschnellweg Ruhr), der lokalen (z.B. mit Verkehrsentwicklungsplänen) oder betrieblichen Ebene. Diese werden allerdings durch die Straßenneubaumaßnahmen des BVWP 2030 auf Jahrzehnte blockiert. Unverzüglich umgesetzt werden sollten stadtvträgliche Umbaukonzepte vorhandener Straßen statt Bau von Transitautobahnen (vgl. z.B. die A 52 Gladbeck). Der parallele Ausbau der S-Bahn (S 9) und parallel zur A 52 ist vielerorts bereits eingeleitet und führt zu dauerhaften Lösungen, die mehr Umwelt- und Stadtvträglichkeit des Verkehrs bewirken. Eine unabhängige

Kommission für Beteiligung und öffentliche Debatten muss unverzüglich eingerichtet werden nach dem Vorbild der Commission National du Débat Public (CNDP) in Frankreich). Im Rahmen einer umfassenden Prüfung durch diese Kommission sind bei umstrittenen Projekten auch alternative Konzepte zu ermöglichen.

IV. Fehlplanungen von Straßen – eine Auswahl

a) A 46 Hemer – Menden

(Teil-) Projektnummer	A46-B7-G41-NW	
Straße	A 46 AS Hemer – Arnsberg-Neheim (Variante)	
Bautyp(en), Bauziel(e)	3-streifiger Neubau / 4-streifiger Neubau	
Dringlichkeitseinstufung	Vordringlicher Bedarf (VB)	
Bewertungsergebnisse und Projektbewertung	Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	3,1
	Umweltbetroffenheit (Modul B)	hoch
	Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	nicht bewertungsrelevant
	Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	nicht bewertungsrelevant

Zusammenfassende Einschätzung

Das Projekt A46-B7-G41-NW ist in seiner aktuellen Planung wirtschaftlich unnötig, verkehrspolitisch unsinnig und umweltpolitisch verheerend. Die Verkehrsprognosen sind unrealistisch und rechnerisch lückenhaft, sodass sich Hoffnungen auf eine Verkehrsentslastung durch die Autobahn nicht erfüllen werden. Geringen punktuellen Reduzierungen des Verkehrs stehen höhere Belastungen an anderen Stellen gegenüber. Insgesamt kommt es durch die Autobahn in der gesamten Region zu einer Zunahme des Autoverkehrs, verbunden mit zusätzlichem Lärm und Schadstoffen. Statt einer A46 / B7n muss die vom BUND vorgeschlagene Netzlösung als Grundlage für eine stadt- und umweltverträgliche Verkehrsplanung in die Bundesverkehrswegeplanung Einzug halten. Da die Umweltbetroffenheit sowohl im offiziellen Projekt als auch in der BUND-Alternative mit „hoch“ bewertet wurde, fordert der BUND eine FFH-Verträglichkeitsvorprüfung.

Anmerkung zu einzelnen Beurteilungsaspekten

Die Notwendigkeit des Neubaus der A46 wird von den Gutachtern des BMVI mit der „Erhöhung der Leistungsfähigkeit der großräumigen Netzfunktion“ und unter Einordnung des Projektes in die entsprechende Verbindungsfunktionsstufe 0/1 begründet. Der BVWP-Entwurf widerspricht damit der Einordnung des Interkommunalen Verkehrsentwicklungsplans 2003 der Städte Iserlohn, Hemer und Menden, der von der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH ausgearbeitet wurde und sich derzeit in der Neuauflage durch die „Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation“ befindet. Dort wird hervorgehoben, dass sich die Verlagerungen von überregionalen Fernverkehren auf die A 46 „in Grenzen halten“. Die lokale Perspektive attestiert demnach, dass ein Autobahnbau nicht aus Gründen der überregionalen, geschweige denn großräumigen oder kontinentalen Verbindungsfunktion gerechtfertigt werden kann, wie es die Angabe der Verbindungsfunktionsstufe im BVWP suggeriert. Auch das Projektdossier erkennt in seinen Verkehrsprognosen an, dass es keine gravierenden Probleme mit überregionalem Verkehr gibt und das größte Aufkommen im Ziel- und Quellverkehr besteht. Dennoch gehen die Gutachter durch die neue A46 von einer Verkehrsreduktion z.B. zwischen Hemer (genauer Becke) und Menden von 18.000 Kfz/Tag auf 1.000 bis zu 4.000 Kfz/Tag aus. Das ist nicht nur unrealistisch, sondern beweist, dass die Gutachter keine Kenntnisse der Verhältnisse vor Ort besitzen: In der Becke befindet sich großflächiger Einzelhandel, der von vielen Einwohnern aus Hemer und Menden angefahren und genutzt wird. Darüber hinaus weisen die Verkehrsprognosen insgesamt massive Mängel auf, da „am Anfang“ in Hemer angeblich bedeutend mehr Verkehr in das Netz eingespeist wird (24.000 Kfz/Tag) als „am Ende“ in Menden (18.000 Kfz/Tag) bzw. vor Wickede (5.000 Kfz/Tag) ankommt. Das ist unglaublich.

Auch die Nutzen-Kosten-Analyse muss darauf schließen lassen, dass die A 46 nicht im Abschnitt Hemer – Arnsberg-Neheim neu gebaut werden sollte. Die Planung ist doppelt so teuer wie 2003 (2003: ca. 250 Mio. EUR,

2016: 500 Mio. EUR) und damit – obwohl es „nur“ um eine Strecke von 19 km geht – eines der teuersten Straßenprojekte in ganz Deutschland. Dadurch hat sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) deutlich verschlechtert (2003: 5,2, 2016: 3,1). Weit besser ist demgegenüber die vom BUND vorgeschlagene Netzlösung (Projektnr. A46-B7-G42-NW), die – wie durch die Gutachter errechnet – bei Kosten von 65,7 Mio. Euro ein NKV von 6,7 aufweist. Zudem bringt die Netzlösung laut der Prognosen weniger Verkehr in die Region. Trotz dieser gravierenden Vorteile wird die Netzlösung jedoch nicht berücksichtigt.

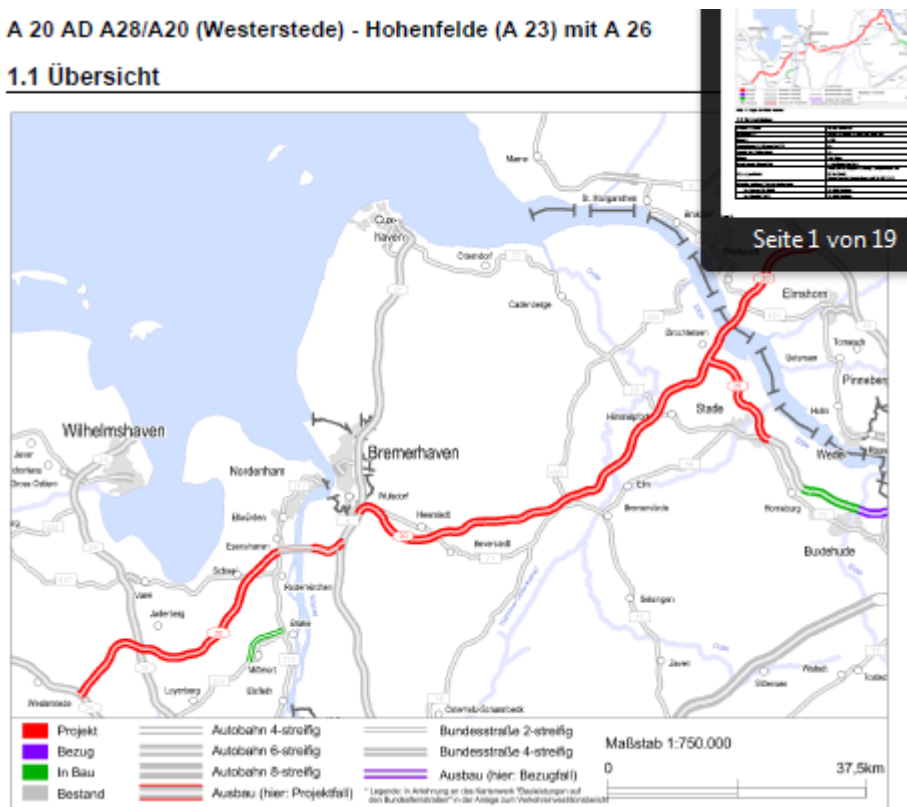
Forderung

Der BUND fordert die Streichung des Projekts A46-B7-G41-NW aus dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans und die Aufnahme der BUND-Alternative (regionale Netzlösung sowie innerörtliche Maßnahmen der Entlastung und Verbesserung des Kfz-Verkehrs in Iserlohn, Hemer, Menden sowie Wicked).

b) A 20 A 20 Niedersachsen, Schleswig-Holstein: Westerstede – Hohenfelde

A 20 AD A28/A20 (Westerstede) - Hohenfelde (A 23) mit A 26

1.1 Übersicht



Kosten-Nutzenanalyse:

- Nutzen: 5.307 Mio.
- Bewertungsrelevante Kosten: 2.737 Mio.
- Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,9

Bezugs- und Planfall:

- Mittlere Kfz- Belastung:
- Im Bezugsfall: 18.000 Kfz/Tag
- Im Planfall: 19.000 Kfz/ Tag
- Mittlerer Lkw- Anteil:
- Im Bezugsfall: 21 %
- Im Planfall: 24 %

Einführung

Die Küstenautobahn A 20 gehört zu den teuersten Projekten des vordringlichen Bedarfs im BVWP 2030 mit Gesamtkosten von rund 3,2 Milliarden Euro. Die 2010 durch das Bundesverkehrsministerium erfolgte Linienbestimmung für die Weiterführung der A 20 von Schleswig-Holstein nach Niedersachsen ist nach Auffassung der politischen Entscheidungsträger ein wichtiger Baustein für eine tiefere Integration des nordwestlichen Raums und der europäischen West-Ost-Achse.

Die Verkehrsprognose / Kosten-Nutzen

Bei der Planung ist die Verkehrsprognose geprägt von der höchsten verkehrspolitischen Kunst, Prognosen an ein gewünschtes Ergebnis anzupassen. Die Abschnitte werden auf ein autobahnwürdiges Verkehrsaufkommen hochgerechnet. Der zu erwartende Verkehr ist laut Verkehrsgutachten aber so gering, dass der Bau auch rechtlich zweifelhaft ist. Die Kapazitätsgrenzen des vorhandenen Straßennetzes sind heute noch nicht erreicht und durch den demografischen Wandel in der ländlich geprägten Region ist mit einer Zunahme des automobilen Verkehrs kaum zu rechnen. Völlig außer Acht lassen die Prognosen zudem ein sich veränderndes Verkehrsverhalten und notwendige zukünftige politische Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehr. Neben der Blindheit für gesellschaftliche und politische Veränderungsprozesse wird auch die ökonomische Bedeutung der A 20 überschätzt. Als neue Hinterlandanbindung der Seehäfen wird sie nicht benötigt. Die Seehäfen haben und erwarten auch zukünftig keine verkehrlichen Engpässe beim Gütertransport, zudem verlaufen 90 Prozent der Güterströme von den Seehäfen in den Süden und Südwesten. Die A 20 würde nur gekreuzt werden.

Umwelteinriffe

Die Umwelteinriffe durch die A 20 sind erheblich: Massive Zerschneidung von Kernräumen und Lebensraumachsen werden auch im PRINS (Projektinformationssystem) festgestellt. Schadstoff- und Lärmemissionen führen zu erheblichen Beeinträchtigungen bei zahlreichen Natura 2000-Gebieten. Die 161 Kilometer lange Trasse der A 20 würde einen Flächenverbrauch mit Kompensationsmaßnahmen von mehr als 4700 Hektar in Niedersachsen und Schleswig-Holstein bedeuten, vor allem auf Kosten landwirtschaftlicher Flächen in den Regionen. Auch beim Klimaschutz wäre der Bau der A 20 kontraproduktiv: 25 Prozent des zu erwartenden Verkehrs wird durch den Bau der A 20 überhaupt erst generiert. Ein großer Teil des veranschlagten Verkehrsaufkommens und die damit verbundene Emission entstehen nicht, wenn die A 20 nicht gebaut wird. Zudem verläuft die Autobahn zu knapp der Hälfte ihrer Länge durch Moorböden, die nach ihrer Versiegelung nicht mehr zur Bindung von CO₂ zur Verfügung stehen.

Sozioökonomische Effekte

In den PRINS des Bundesverkehrsministeriums ist die städtebauliche Beurteilung als nicht bewertungsrelevant eingestuft. Dennoch: Für die Entwicklung für den trassennahen ländlichen Raum sind keine positive Effekte zu erwarten, da die A 20 für den Durchgangsverkehr konzipiert ist. In Anbetracht der schrumpfenden Bevölkerungszahlen wird sich allerdings die Kaufkraft weiter in die größeren Zentren verlagern. Die A 20 beschleunigt somit die räumliche Fragmentierung zwischen Peripherie und Zentrum und verhindert eine notwendige ausgewogene regionalwirtschaftliche Entwicklung im nord- und nordwestlichen Raum.

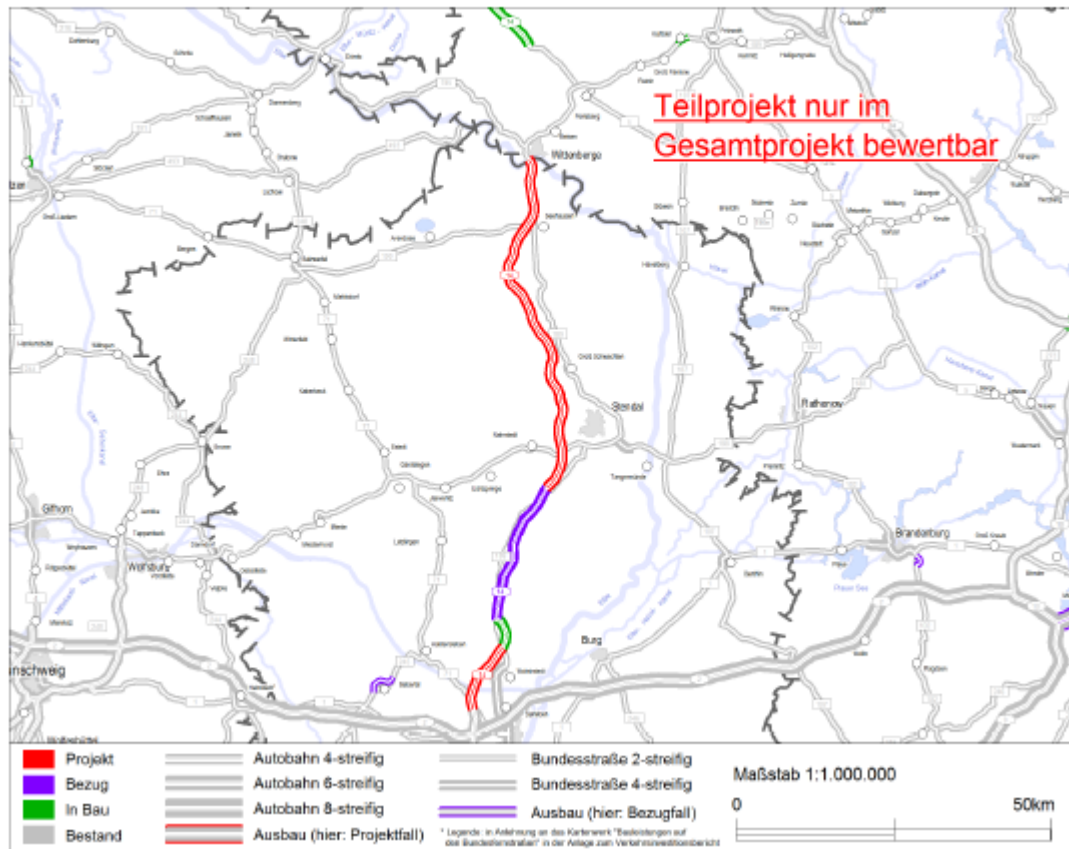
Alternativen

Der BUND hat schon 2008 im Raumordnungsverfahren die Prüfung von Alternativen gefordert. Diese und weitere Forderungen im Planungsverfahren wurden wiederholt mit der Begründung abgelehnt, dass er für den identifizierten Bedarf nicht ausreiche. Die vom BUND vorgelegte Alternative der A 20 für den BVWP wurde nicht geprüft. Eine Prüfung einer Nullplus-Variante (Ausbau vorhandener Straßenzüge und kleineren Neubauten) wurde mit dem Verweis auf eine wachsende Verkehrsstärke verworfen. Dabei zeigt der BUND, dass Ortsumfahrungen möglich wären, und dort wo eine Umfahrung nur sehr schwer zu realisieren ist, könnte der dargestellte (und sicherlich überschätzte) Verkehr mit den vorhandenen Straßenquerschnitten problemlos aufgenommen werden. Zugleich sollte eine Veränderung des Modal Splits zugunsten des Fährverkehrs gefördert werden.

c) A 14 :Sachsen-Anhalt, Dahlenwarsleben – Wittenberge (dto. bis Karstädt)

A 14 AS Dahlenwarsleben - Wittenberge (Lgr. ST/BB)

2.1 Übersicht



Kosten-Nutzenanalyse:

- Nutzen: 2.004 Mio.
- Bewertungsrelevante Kosten: 672 Mio.
- Nutzen-Kosten-Verhältnis: 3,0

Bezugs- und Planfall:

- Mittlere Kfz- Belastung:
- Im Bezugsfall: 0 Kfz/Tag
- Im Planfall: 17.000 Kfz/ Tag
- Mittlerer Lkw- Anteil:
- Im Bezugsfall: 0 %
- Im Planfall: 15 %

Einführung

Der politische Charakter des Projekts A 14 liegt offen in seiner Zweitbezeichnung zutage: „Die Kanzlerautobahn“. Die A 14 ist eine Autobahn der Wahlversprechen. Gerhard Schröder kündigte den Bau 2002 vollumding an und der nun im vordringlichen Bedarf des BVWP geführten Lückenschluss zwischen Karstädt und Dahlenwarsleben in Sachsen-Anhalt ist wider jede vernünftigen Verkehrsplanung. Das Teilstück verläuft weitgehend parallel zu den vorhandenen Bundesstraßen B 189 und B5.

Verkehrsprognose:

Die vorhandenen und parallel zur geplanten A 14 verlaufenden Bundesstraßen sind nicht ausgelastet. Die Verkehrsbelastung der B 189 liegt bei weniger als 12.000 Kfz pro Tag und stellenweise bei sogar nur 7.500 Kfz. Die B 5 hat noch niedrigere Werte und auf der B 106 verkehren täglich nur 8.600 Kfz. Solche Verkehrsmengen können mit Bundesstraßen gut bewältigt werden. Die Notwendigkeit der A 14 ist nicht durch hohe Verkehrsmengen und überlastete Straßenabschnitte, sondern durch eine verbesserungsfähige Erreichbarkeit der Städte und Flächenerschließung begründet. Die Altmark und Prignitz sind jedoch weder schlecht erreichbar noch unerschlossen. Die Bundesstraßen sind leistungsfähig und können bei lokalen Bedarfen ausgebaut werden. Verkehrlich entfällt jeder Grund des Neubaus. Von Veränderungen im Verkehrsverhalten und den demografischen Veränderungen in der Region ganz zu Schweigen.

Umweltwirkung

So gering der Einfluss der A 14 auf die Verbesserung der Mobilität in der Region sein würde, so massiv wären die negativen Effekte auf die Umwelt:

Die Planungen sind mit zahlreichen Verstößen gegen europäisches und nationales Naturschutzrecht verbunden. Vier europäische Schutzgebiete würden trotz schadensbegrenzender Maßnahmen erhebliche Beeinträchtigungen erfahren und eine Vielzahl von Erhaltungszielen würden unterlaufen. Insgesamt sind 18 Schutzgebiete betroffen. Der durch die A 14 neu induzierte Verkehr führt zu erheblichen Emissionssteigerungen. Die Planung steht den deklamatorischen Zielen des BVWP 2016 diametral entgegen: Weitere Flächen würden versiegelt, respektive Zerschnitten werden, die Emission von Schadstoffen und CO₂ würde ansteigen.

Sozioökonomische Effekte

Auch wenn in den PRINS städtebauliche oder raumordnerische Effekte keine Bewertungsrelevanz erhalten, hat die A 14 einen negativen Effekt auf den an der Elbe wachsenden Tourismus, vor allem dem Fahrradtourismus. Die Autobahn zerschneidet und verändert die Landschaften und macht die Region für den Naturtourismus unattraktiver. Der ständige Verkehrsfluss auf der Autobahn verursacht auch in der Nacht Lärmbelastungen. So zerstört sie Grundlagen bereits existierender und Chancen auf zukünftige Arbeitsplätze in einer ansonsten strukturschwachen Region.

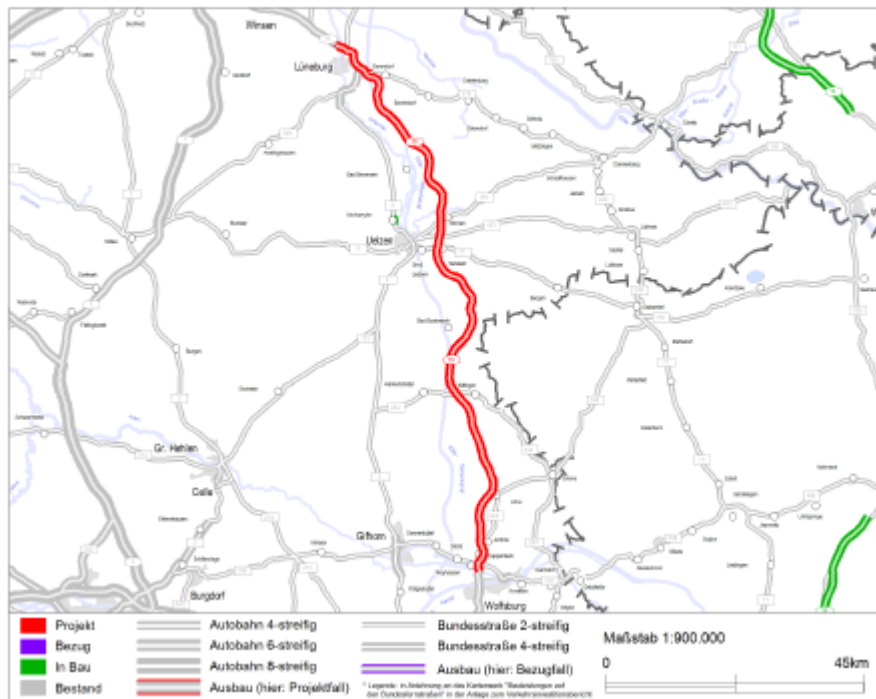
BUND-Alternative

Der BUND schlägt eine Nullplus-Variante, mit einem regionalen, bedarfsgerechten Ausbau des vorhandenen Bundesstraßennetzes und die Beseitigung möglicher zukünftiger Engpässe vor. Die Alternative würde dem realen Verkehrsaufkommen absolut entsprechen und negative Umweltwirkungen ließen sich minimieren. Eine notwendige Prüfung der Alternative ist allerdings nicht vorgenommen worden mit dem etwas zirkelschlüssigen Argument, der Ausbau der vorhandenen 189 erfülle nicht die vom Gesetzgeber gewollte Planungsziele: Den Neubau einer Bundesautobahn.

d) A 39: Niedersachsen, Lüneburg - Weyhausen

A 39 AS Lüneburg-N (B 216) - AS Weyhausen (B 188)

1.1 Übersicht



Kosten-Nutzenanalyse:

- Nutzen: 2.728 Mio.
- Bewertungsrelevante Kosten: 882 Mio.
- Nutzen-Kosten-Verhältnis: 2,1

Bezugs- und Planfall:

- Mittlere Kfz- Belastung:
- Im Bezugsfall: 45.000 Kfz/Tag
- Im Planfall: 22.000p Kfz/ Tag
- Mittlerer Lkw- Anteil:
- Im Bezugsfall: 14 %
- Im Planfall: 21 %

Einführung

Die 105 Kilometer lange Trasse der A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg ist als vierstreifige Autobahn mit zwei Fahrstreifen plus Standstreifen pro Fahrtrichtung geplant und soll nach ihrer Fertigstellung die bestehende A 39 bei Wolfsburg mit der A 39 von Lüneburg nach Hamburg verbinden. Die voraussichtlichen Gesamtkosten belaufen sich auf etwa 1,1 Milliarden Euro. Für den niedersächsischen Verkehrsminister Olaf Lies ist klar, dass die A 39 gebaut wird. Gutachten, die das in den PRINS errechnete, ohnehin schon geringe Nutzen-Kosten-Niveau angezweifelt haben, kämen ja immer noch zu einem positiven Verhältnis. Anders formuliert, die Autobahn soll gebaut werden, weil sie politisch gewollt ist.

Verkehrsprognose

Lediglich 12 Prozent des prognostizierten Verkehrs ist Durchgangsverkehr. Die A 39 wird Verkehre des nachgeordneten Bedarfs aber kaum auf die Autobahn verlagern und für gewünschte Entlastung der Ortschaften und mehr Verkehrssicherheit sorgen. Die Zahlen des Verkehrsaufkommens sind daher zu optimistisch geschätzt und

trotzdem ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis sehr gering. Zudem sind zu erwartende Kostensteigerung um mindestens 10 % von der Landesregierung eingeräumt worden, die den Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses unter 2 drücken.

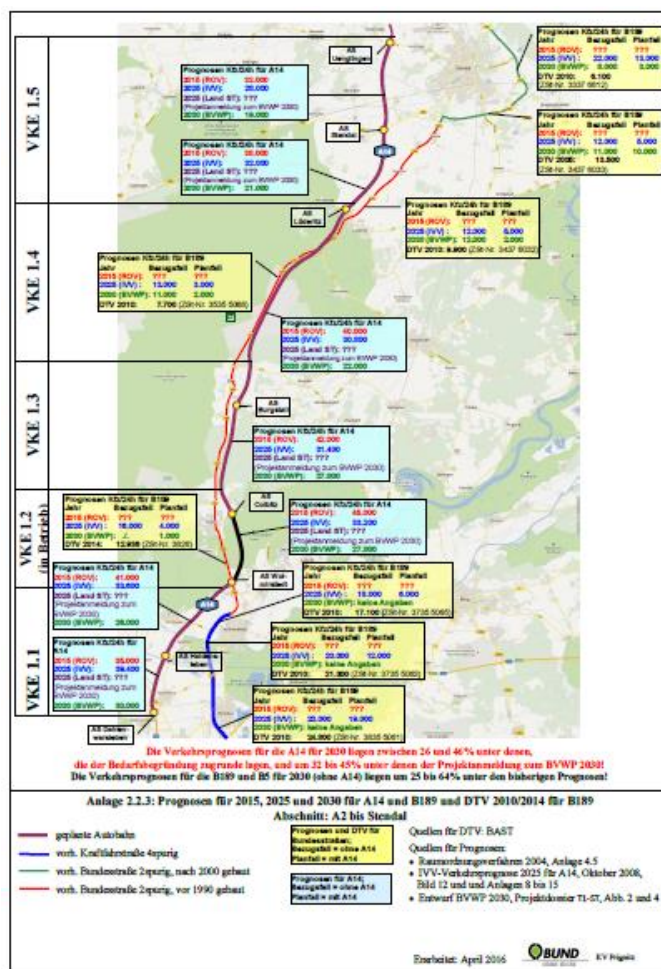
Umwelteingriffe

Bei der A 39 werden mehrere Natura 2000-Gebiete durchquert und Kernflächen zerschnitten. Zudem sorgt eine Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit und der durch die A 39 induzierte Verkehr für eine erhöhte Emissionsbelastung mit Schadstoffen und CO₂.

Alternativen

Der BUND schlägt als Alternative eine Nullplus-Variante mit regionalen Lösungen vor, die mit Verweis auf frühere Untersuchung und die Linienbestimmung der A 39 in rechtswidriger Weise weder erwähnt noch geprüft wurde. Regionale Lösungen wären vorzuziehen. Die Verkehrsbelastungen sind entlang der bestehenden B 4 sehr unterschiedlich, bei nur wenigen Engpässen. Bei einzelnen verkehrlichen Brennpunkten, vor allem zwischen Lüneburg und Uelzen, sind lokale Lösungen vorzuziehen: Ortsumfahrungen und teilweise ein Trassenausbau der B 4 sorgen für ausreichend Entlastung. Zur Bewältigung des bestehenden und prognostizierten Verkehrs wäre die A 39 nicht nötig, dagegen ließen sich die Natureingriffe, insbesondere die Flächenzerschneidung- und -versiegelungen fast vollständig vermeiden.

Die folgende Übersicht vergleicht die aktuellen Prognosen im südlichen Teilstück.



e) A 52 durch Gladbeck ([A52-G70-NW](#)) und A 52 von Essen-Nord bis Gladbeck (A 52 AK Essen-N – AD Essen/Gladbeck)

(Teil-) Projektnummer	A52-G70-NW	
Straße	A 52 AK Essen/Gladbeck (A 2) – AS Gelsenkirchen-Buer-West	
Bautyp(en), Bauziel(e)	4-streifiger Neubau	
Dringlichkeitseinstufung	Vordringlicher Bedarf (VB)	
Bewertungsergebnisse und Projektbewertung	Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	2,0
	Umweltbetroffenheit (Modul B)	gering
	Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	nicht bewertungsrelevant
	Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	nicht bewertungsrelevant

Zusammenfassende Einschätzung

Der Neubau der A 52 auf der Trasse der B 224 in Gladbeck als Verbindung der A2 mit der AS Gelsenkirchen-Buer-West wird vom BUND abgelehnt. Laut Projektdossier wird die „Notwendigkeit“ des Neubauprojektes wie folgt begründet: „Für die Zukunft wird ein weiterer Anstieg der Verkehrsbelastung prognostiziert, welcher die Situation [sic!] weiter verschärfen wird.“ Dem widersprechen die Angaben im Dossier selbst: Dort wird der Verkehr mit „heute [...] über 40.000 Kfz/24h“ angegeben. Für den Planfall werden hingegen nur 40.000 Kfz/24h prognostiziert. Der Bau einer Autobahn ist angesichts sinkender Verkehrsbelastung nicht zu rechtfertigen.

Trotz der geringen, abnehmenden Zahl von 40.000 Kfz/24h hat das Dossier für den Planfall eine Zunahme der Abgas- und Feinstaub-Emissionen berechnet. In unmittelbarer Nähe zur B 224 liegen aber schon jetzt Überschreitungen der EU-Grenzwerte für Stickstoffdioxid vor. Die Luftgütemessstation „Gladbeck Grabenstraße 42“ zeigt seit Jahren die Überschreitung der EU-Grenzwerte für Stickstoffdioxid i.H.v. 40 µg/m³ an (2010: 48 µg/m³, 2011: 50 µg/m³, 2012: 45 µg/m³, 2013: 43 µg/m³, 2014: 44 µg/m³; seit 2015 gibt es die Messstation nicht mehr). Anfang 2016 wurde eine neue Luftgütemessstation in der Goethestraße eingerichtet, die sich ebenfalls in der Nähe der B 224 befindet und Grenzwertüberschreitungen angezeigt hat. Hinzu kommt, dass sich die bisherigen Emissionsprognosen als falsch erwiesen haben und die Belastungssituation nicht verbessert werden konnte. Die aktuelle Problematik der Stickoxid-Überschreitungen zeigt, dass eine Veranschlagung von Minderungseffekten durch die Einführung von Euro 6 und die Modernisierung der Flotten nicht die erwartete Immissionsminderung bringt. Die EU-Kommission toleriert jedoch keinen weiteren Aufschub.

Durch Warten auf den Autobahnbau und danach durch induzierten Verkehr würde die zeitnahe Grenzwerteinhaltung massiv erschwert oder sogar verhindert. Die Belastung der Pendler und der Anwohner in der Umgebung der B 224 durch Abgase und Lärm, die zurzeit durch die täglichen Staus verursacht wird, kann durch verschiedene kostengünstig realisierbare Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses in vergleichsweise kurzer Zeit entscheidend vermindert werden. Dazu gehören bereits in Gang gesetzte Beschlüsse, die den Pendlerverkehr auf der B 224 reduzieren, wie der Viertelstundentakt im S-Bahnverkehr Gladbeck-Essen ab 2019 und ein neuer Radschnellweg zwischen diesen Städten sowie in Gladbeck Tempo 50, Beschränkungen für den LKW-Verkehr (teils auf der B 224 in Essen bereits verwirklicht) und weitere Maßnahmen, die teils von den Bürgerinitiativen des mittleren Ruhrgebiets vorgeschlagen wurden und bereits in Politik und Verwaltung diskutiert werden. Sie vermeiden die Beeinträchtigung des für die Frischluftversorgung im mittleren Ruhrgebiet elementaren Regionalen Grünzuges C durch einen Autobahnbau mitten durch das bedeutende Erholungsgebiet Wittringen (Gladbecks „Kleinod“), dessen Gefährdung 2012 beim Ratsbürgerentscheid ein Hauptgrund für die mehrheitliche Ablehnung der A52 war.

Hinzu kommt, dass die Wirtschaftlichkeit im Dossier falsch berechnet wurde: Die Stadt Gladbeck stimmte 2015 der A52 nur unter der Bedingung zu, dass ein Tunnel von 1490 Metern Länge gebaut wird, wie in einer „Vereinbarung“ mit den Verkehrsministern festgeschrieben. Das Land hat sich verpflichtet, die 31 Millionen Differenzkosten für

einen längeren Tunnel zu übernehmen. Das Dossier weist aber nur zwei kleine Tunnelstücke von zusammen 380 Metern Länge aus; auf dieser Grundlage wurde das Nutzen-Kosten-Verhältnis berechnet.

Forderung

Anstatt einer Transitautobahn sind viel schneller wirksame Maßnahmen vorzuziehen, darunter ein stadtverträglicher Umbau der Infrastruktur, der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und ein weiträumiges Verkehrsmanagement mit den Zielen Entlastung von Lärm und Abgasen sowie Schutz der Gesundheit. Diese Maßnahmen wurden zum Teil bereits in Gang gesetzt und mit Politik und Betroffenen ausgehandelt. Auch für Gefahrguttransporte wird ein weiträumiges Konzept benötigt.

(Teil-) Projektnummer	A52-G60-NW	
Straße	A 52 AK Essen-N – AD Essen/Gladbeck	
Bautyp(en), Bauziel(e)	Teilprojekt 1: - Teilprojekt 2: 4-streifiger Neubau	
Dringlichkeitseinstufung	Teilprojekt 1: Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E) Teilprojekt 2: Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)	
Bewertungsergebnisse und Projektbewertung	Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	Teilprojekt 1: 3,1 Teilprojekt 2: 4,1
	Umweltbetroffenheit (Modul B)	gering
	Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	nicht bewertungsrelevant
	Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	nicht bewertungsrelevant

Zusammenfassende Einschätzung

Das „Gesamtprojekt“ A52-G60-NW weist massive Berechnungsfehler auf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis beider Teilprojekte von 3,1 wurde im Entwurf vom März 2016 auf Basis der Nutzen-Kosten-Analyse des Teilprojektes 1 (südlicher Abschnitt der geplanten A52) auch auf das Teilprojekt 2 (mit AK A 52 – A 2) übertragen. Das Teilprojekt 1 hat bewertungsrelevante Investitionskosten von 30,9 Mio. Euro (Barwert; entspricht 41,6 Mio. Euro Nettokosten), die einem Nutzen von 95,5 Mio. Euro (Barwert) gegenüberstehen. Kosten in Höhe von 71,6 Mio. Euro (eigen-errechneter Barwert der angegebenen bewertungsrelevanten Investitionskosten i.H.v. 96,4 Mio. Euro) für den Ausbau des nördlichen Abschnitts des Teilprojektes 2 wurden bei der Berechnung gänzlich unterschlagen. Für das Teilprojekt 2 (mit AK) wurde im Referentenentwurf ohne ersichtliche Nutzen-Kosten-Analyse ein rätselhaftes NKV von 4,1 angegeben. Anscheinend wurde nicht nur im März-, sondern ebenso im Referenten-Entwurf mit falschen Berechnungen operiert. Im Referentenentwurf ist außerdem ohne jede Begründung das „Gesamtprojekt“ nicht mehr enthalten. Für die realistische Bewertung eines Baus von Teilprojekten, die nur eingebettet in ein Gesamtprojekt Sinn machen, ist jedoch nicht nur die Bewertung einschließlich NKV-Ermittlung der Teilprojekte erforderlich, sondern auch des Gesamtprojekts.

Darüber hinaus zeigen die Verkehrsprognosen, dass die Verkehrsbelastung gemäß Dossier des Gesamtprojektes von 44.000 Kfz/24h im Bezugsfall auf 39.000 Kfz/24h im Planfall (im Teilprojekt 1 sogar von 46.000 auf 39.000 Kfz/24h) sinkt. Auch aufgrund der stark sinkenden Verkehrsbelastung ist der Neubau einer Autobahn demgemäß nicht zu rechtfertigen.

Forderung

Beide Teilprojekte des Projekts A52-G60-NW sind aufgrund der groben Berechnungsfehler neu zu überprüfen. Wegen der Unwirtschaftlichkeit aufgrund der hohen Kosten für ein „Hochleistungsautobahnkreuz“ und einen langen Tunnel für diese kurzen Strecken ist das Projekt aus dem Bundesverkehrswegeplan zu streichen. An der B 224 sind bei Bottrop-Welheim Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen. Zur Überwindung der gegenwärtigen Stauprobleme siehe oben die Angaben zur A52-G70-NW, da sich die Staus auf der gesamten Strecke zwischen Gladbeck und Essen bilden und sich die meisten Abhilfe-Maßnahmen ebenfalls auf diese Gesamtstrecke beziehen.

Kontakt:

Dr. Werner Reh
Leiter Verkehrspolitik
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V./
Friends of the Earth International
Am Kölnischen Park 1
10179 Berlin
Fon 030/27586435
Mobil 0173/6071601
Fax 030/27586440
Mail werner.reh@bund.net
Internet www.bund.net/mobilitaet