

Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



Stellungnahme des BUND Bundesverbandes zum Bundesverkehrswegeplan 2030 mit unmittelbarem Bezug zu einem oder mehreren Einzelprojekten

Gliederung:

I.	Einführung: Die Innovationsversprechen im Vorfeld des BVWP.....	3
II.	Grundlegende Mängel des BVWP-Entwurfs, die es zu beseitigen gilt	4
1.	Die Öffentlichkeitsbeteiligung widerspricht EU-Recht.....	4
2.	Alternativen wurden gar nicht oder nicht ausreichend geprüft	5
3.	Alle Umweltziele des BVWP werden verfehlt	6
4.	Auch die Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung ist nicht rechtskonform.....	6
5.	Die Verkehrsprognosen sind trickreich überhöhte self-fulfilling prophesies	6
6.	Nutzen-Kosten-Analyse: fragwürdige Methoden, um Straßenprojekte schön zu rechnen	7
7.	Die raumordnerische Beurteilung missachtet das Ziel nachhaltiger Mobilität.....	9
8.	Ortsumfahrungen: Zahllose Neubauprojekte statt Integration städtebaulicher Ziele	10
9.	Das Versagen beim nationalen Prioritätenkonzept ist vorprogrammiert.....	12
10.	Chaotische Projektanmeldung und BVWP-Vorbereitung.....	13
III.	Alternatives Investitionskonzept	15
1.	Den absoluten Vorrang für Erhalt und Erneuerung sichern.....	15
2.	Neues Leitbild: Infrastruktur für nachhaltige Mobilitäts- und Transportlösungen in 2030	15
3.	Integrierte Infrastrukturplanung und verkehrsträgerübergreifendes Engpass- und Verkehrsmanagement	15
4.	Sektorale Programme.....	16
5.	Integrierte Lösungen Verkehr & Städtebau statt 502 Ortsumfahrungen.....	17
6.	Flankierende Maßnahmen	17
7.	Notwendige Reformmaßnahmen für einen effizienten und rechtssicheren BVWP.....	17
IV.	Stellungnahmen zu einzelnen Fernstraßenprojekten.....	18
A 14	AS Karstadt - AS Dahlenwarsleben.....	18
A 20	AD A28/A20 (Westerstede) - Hohenfelde (A 23) und östlich bis A 7	18
A 39	AS Lüneburg-N (B 216) - AS Weyhausen (B 188).....	18
B 87	OU Lübben	18
A 52	AK Essen/Gladbeck - AS Gelsenkirchen-Buer; außerdem östlich Bottrop; Essen/Nord	19
B 66n	Bielefeld - B66-G40-NW – VB.....	19
B 210	AS Riepe (A 31) - n Aurich.....	19
B 87	n Leipzig (A 14) - Eilenburg (Variante Nord).....	20
V.	Übersicht über die Behandlung der BUND-Alternativvorschläge	23

I. Einführung: Die Innovationsversprechen im Vorfeld des BVWP

Die von allen Stakeholdern begrüßte „Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015“ reflektierte 2014 frühere Pläne selbstkritisch und benannte Innovationsbedarfe. Das Bundesverkehrsministerium wollte aus den Fehlern der Vergangenheit lernen. Der nachfolgende Faktencheck zeigt, dass dieses Bestreben ein weiteres Mal nicht umgesetzt wurde:

a. Der BVWP hat keine Mobilitätsstrategie:

„...vielfach (wird) die Kritik geäußert, der Bundesverkehrswegeplanung fehle eine klare strategische Ausrichtung. Ziele seien zu allgemein formuliert und zu wenig auf die Instrumente des BVWP ausgerichtet. Eine direkte Verbindung zwischen den Zielen auf der einen und den Entscheidungen bzw. Priorisierungen des BVWP auf der anderen Seite sei nicht erkennbar.“ (Grundkonzeption, S. 18)

Faktencheck: Auch der BVWP 2030 hat keine Mobilitätsstrategie: Es geht um das Generieren von mehr Autoverkehr, dem man Straßen hinterherbaut. Die Ziele sind nicht operationalisiert. Die Bewertungsverfahren tragen kaum etwas zur Zielerreichung bei. Die Maßnahmen passen nicht zu den Zielen.

b. Der BVWP ist ein „Plan auf Zuruf“

„Projekte wurden nicht aufgrund überregionaler Anforderungen und Bedarfe in den BVWP aufgenommen, sondern um regionalen Einzelinteressen gerecht zu werden.“ (Grundkonzeption, S. 20)

Faktencheck: Auch der BVWP 2030 ist ein Plan auf Zuruf; deshalb bleibt das dezentrale Anmeldeverfahren meist ohne öffentliche Diskussion. Manche Projekte wurden z.B. von Industrie- und Handelskammern angemeldet und vom Bundesverkehrsminister auch gegen den Willen von Land und Städten bewertet.

c. Der Anteil indisponibler Projekte ist zu hoch

„Im BVWP 2003 war der Anteil von Projekten, die als indisponibel eingestuft wurden, sehr hoch (56 % aller Mittel des Vordringlichen Bedarfs).“ Vom Bundesrechnungshof wurde gefordert, dass „alle Vorhaben des Bedarfsplans neu bewertet wurden, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht im Bau waren. Dies ist auch die Richtschnur für den BVWP 2015.“ (Grundkonzeption S. 21)

Faktencheck: Die „Richtschnur“ des Bundesrechnungshofes wurde aufgegeben. Baufreigaben und die Ausweitung der Auswahlkriterien erhöhten den Anteil der indisponiblen Projekte doch wieder auf 40%. Darunter sind auch solche „ohne Planung“. Da geht es offenbar darum, diese jeglicher Stellungnahme zu entziehen.

d. In der Nutzen-Kosten-Analyse haben monetarisierte Zeitgewinne eine zu hohe Bedeutung:

Die Bewertung von Zeitgewinnen, insbesondere der Umgang mit kleinen Zeitgewinnen, werde „von Teilen der Wissenschaft als kritisch eingeschätzt. Befragungen zeigten zudem, dass weniger die Reise- bzw. Transportzeit als vielmehr die Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs für den Nutzer relevant ist. ...“ „Auch die enormen Kostensteigerungen von Vorhaben ...“ seien ein Problem (Grundkonzeption S. 21).

Faktencheck: Die Kostenschätzungen sind realistischer. „Zuverlässigkeit“ wurde aufgenommen. Trotzdem wurden monetarisierte Zeitgewinne privater Pkw beibehalten. Weitere Nutzenfaktoren der NKA prämiieren ebenfalls Zeitgewinne. Deren Bedeutung und die höherer Geschwindigkeiten ist somit gewachsen.

e. „Unterfinanzierung“ bzw. Unfinanzierbarkeit des BVWP 2030:

„Bei allen zurückliegenden Bundesverkehrswegeplänen wurde in der Regel schon nach einigen Jahren deutlich, dass die ... veranschlagten Investitionsmittel nicht ausreichen, um die vorgesehenen Vorhaben umzusetzen.“ Das Projektvolumen solle realistisch eingeschätzt werden. (Grundkonzeption S. 19)

Faktencheck: Der Entwurf des BVWP 2030 ist der am meisten „unterfinanzierte“, besser „unfinanzierbare“ BVWP der letzten 40 Jahre. 60–70 Milliarden Euro fehlen zu seiner Umsetzung. Rechnet man übliche Straßenbau-Kostensteigerungen ein, sind es über 100 Milliarden Euro.

f. Der BVWP „vernachlässigt alternative Maßnahmen und das **Verkehrsmanagement**“:

Ziel sei es, „verstärkt Maßnahmen zur verbesserten Kapazitätsauslastung der bestehenden Netze ... zu integrieren. Dazu zählen im Schienenbereich netzergänzende Maßnahmen wie Überholgleisverlängerungen oder Blockverdichtungen, bei der Straße werden Maßnahmen des Verkehrsmanagements genannt.“ (Grundkonzeption S.21)

Faktencheck: Die Möglichkeiten des Verkehrsmanagements werden laut BVWP 2030 in Straßen mit hoher Staugefahr nicht konsequent eingesetzt, der Ausbau von Straßen wird priorisiert. Ein Netz von Überholgleisen ist dagegen Teil des BVWP-Entwurfs.

g. Der BVWP ist nicht transparent:

Faktencheck: Die Transparenz wurde trotz der frühen Bürgerbeteiligung nicht verbessert. Entscheidende Aussagen (wie Anteile des Durchgangsverkehrs bei Ortsumfahrungen) fehlen, sind nicht ableitbar (wie Anteile des Neuverkehrs), nicht nachvollziehbar (Verkehrsprognosen), oder nicht plausibel (Nutzen-Kosten-Analyse, Städtebauliche Beurteilung) – auch nach Lektüre der Berichte, Handbücher und Gutachten.

II. Grundlegende Mängel des BVWP-Entwurfs, die es zu beseitigen gilt

1. Die Öffentlichkeitsbeteiligung widerspricht EU-Recht

Die Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) der EU und analog das deutsche Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Gesetz) verlangen einen vollständigen Plan und die Entwicklung von Netzen, die in der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung auf ihre Umweltwirkungen geprüft werden können. Zur Beurteilung der Gesamtplanwirkung wird der Umweltbericht erstellt, der auch Netz- und Planalternativen vergleichen und bewerten soll. Der BVWP-Entwurf ist aber nicht fertig. Das Bahnnetz ist ein Torso bei dem in den Unterlagen sowohl Strecken als auch die Planung für den Ausbau sämtlicher überlasteter Knoten fehlt (fünf Großknotenbereiche und weitere Knoten). DB Netz hat bereits Konzepte zum Ausbau der Knoten entwickelt. Die Kosten des Knotenausbaus belaufen sich auf ca. 7 Milliarden Euro. Nur 2,5 Milliarden sind bisher als Platzhalter vorgesehen. Weil keine Netze entwickelt wurden – auch bei der Straße gibt es keine Netzplanung sondern nur eine Ansammlung von in der Summe nicht finanzierbaren klein- und großräumigen Projekten im Vordringlichen Bedarf-, konnten die Emissionen von CO₂, NO₂, Feinstaub nicht berechnet werden, sondern wurden nur geschätzt. **Wichtige Dokumente wie das Gutachten „Ableitung von Vorgaben zur Bestimmung der maßgebenden Verbindungsfunktionsstufe ...“ erschien erst am 14. April 2016 auf der BMVI-Webseite – also nach etwa der Hälfte der Zeit für die laufende Öffentlichkeitsbeteiligung – obwohl es für die Einstufung vieler Autobahnen und Bundesstraßen von entscheidender Bedeutung ist und in den Dossiers bereits angewendet wurde.**

Die entscheidenden Aussagen des Umweltberichts sind nicht nachvollziehbar (vgl. z.B. S. 147): „In der Summe über alle Projekte des VB/VB-E ergibt sich im Saldo eine Einsparung von etwa 491.453 Tonnen CO₂ pro Jahr und damit ein positiver Umweltnutzen in Höhe von 1.191 Mio. Euro.“ **Hier wird offenbar ein bestimmtes, als umgesetzt angenommenes Bahnnetz für die Absenkung des CO₂ einbezogen.“**

Dem BVWP-Entwurf ist Seite 23 f. **zu entnehmen:** „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 Bundesverkehrswegeplan 2030 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 vsf. ca. 190 Mio. Tonnen ist der Beitrag aus dem BVWP 2030 eher gering.“ **Abge-**

Stellungnahme BUND Bundesverband zum Bundesverkehrswegeplan 2030 mit unmittelbarem Bezug zu Einzelprojekten

sehen von der Anwendung der hier intransparenten Barwertmethode wird unklar, welches Bahn- und Schifffahrtsinvestitionen hier gegengerechnet wurden, um zu diesem gewünschten Minus zu gelangen. Planerisch und finanziell sind diese nicht unterfüttert. Die Tabelle auf S. 139 widerspricht dieser Aussage (vgl. Szenario 2) und bilanziert höhere CO₂-Emissionen. Den Umweltverbänden fehlen damit die wesentlichen Grundlagen ihrer Beteiligung.

2. Alternativen wurden gar nicht oder nicht ausreichend geprüft

Gesetzlich wird **verlangt, dass die Behörden die „vernünftigen Alternativen“ ermitteln, beschreiben und bewerten.** Das müssen sie eigentlich selbst machen, geschah aber bei keinem einzigen Straßenprojekt des BVWP 2030. Es geht dabei um

- Projektalternativen: Ausbau statt Neubau. Nicht aber Trassenvarianten – diese sind erst Gegenstand nachfolgender Planungsstufen;
- Konzeptalternativen: Einsatz nicht-baulicher Instrumente wie weiträumiger Verkehrslenkung, (verkehrsträgerübergreifendes) Verkehrsmanagement, Lkw-Transitverbote in Ortschaften, Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen, Umbau der Ortsdurchfahrt statt Ortsumfahrung etc.
- Systemalternativen: Verkehrsträgerübergreifende Lösungen wie z.B. Bahn statt Straße, Ausbau des ÖPNV für Pendler etc.

Alternativen wurden in keinem der angemeldeten Fälle von den Straßenbauverwaltungen in diesem Sinne geprüft und dokumentiert. Auch die vom BUND bei den zuständigen Auftragsverwaltungen gemeldeten 50 Alternativen zu offiziellen Straßenprojekten¹ wurden nur in Ausnahmefällen von den Straßenbauverwaltungen zum Bundesverkehrsministerium weitergemeldet. **In den meisten Fällen landeten sie in „Ablage P“**, ohne dass Begründungen gegeben wurden. Das Bundesverkehrsministerium hat seine Ankündigung auf kleine Anfragen im Bundestag hin nicht wahr gemacht, die Nichtberücksichtigung von Alternativen durch die Auftragsverwaltungen zu überprüfen.

In Nordrhein-Westfalen wurden Runde Tische zu einigen umstrittenen Projekten durchgeführt und mehrere Alternativen, darunter z.B. die Netzlösung des BUND als Alternative zum Neubau der A 46 Hemer – Menden - Neheim gemeldet. Diese wurde zwar beschrieben und teilweise bewertet. Sie kostet ein Siebtel der Neubauvariante, ist umweltschonend und hat ein wesentlich besseres Nutzen-Kosten-Verhältnis als die Neubaualternative. **Auf einen Einstufungsvorschlag wurde jedoch verzichtet mit dem Argument, es handle sich „nur um eine Alternative“.** Für den Autobahnneubau wurde dagegen im BVWP-Entwurf ein Vordringlicher Bedarf gesehen. Weil die Alternative nicht im offiziellen PRINS-Dokument dargestellt sind sondern gesucht werden, bestand keine angemessene Möglichkeit, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Netzlösung des BUND Stellung zu nehmen.

Ähnlich unzureichend ist auch die Behandlung des BUND-Vorschlags eines dreistreifigen Ausbaus der B-4 plus Ortsumfahrungen als Alternative zum Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg. **Unter „Begründung der Dringlichkeit“ gehen die Gutachter auf die „Alternativenbetrachtung“ ein:** Dort heißt es lapidar: **„Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der großräumigen Netzfunktion wurde im Rahmen der Alternativenbetrachtung dem Neubau einer Bundesautobahn (A 39) gegenüber dem Neubau einer Bundesstraße (B-4) der Vorzug gegeben.“** Da dieser Relation die Verbindungsfunktionsstufe 1 zugewiesen wurde, wäre eine Bundesstraßenlösung adäquat. Der Neubau wird aber vom Landesverkehrsminister gewollt.

Das Feld „geprüfte“ Alternativen in den PRINS gibt die vorhandenen oder vorgelegten Alternativen nicht annähernd wieder und dokumentiert eher den Unwillen der Straßenverwaltungen, solche Alternativenprüfungen durchzuführen. Aus nicht nachvollziehbaren Gründen wurde die Absicht, dieses Feld von den Initiativen und Verbänden selbst ausfüllen zu lassen und die Möglichkeit zu bieten, PDF-Dateien hochzuladen, nicht umgesetzt. Dadurch wird das Alternativenspektrum willkürlich eingeschränkt. Den Gutachtern wird verwehrt, sich mit einem breiteren Alternativenspektrum auseinanderzusetzen.

¹ http://www.bund.net/themen_und_projekte/mobilitaet/infrastruktur/fernstrassenplanung/bund_alternativen/

3. Alle Umweltziele des BVWP werden verfehlt

Die Umweltziele für den BVWP 2030 sollten in den Stellungnahmen näher beleuchtet und die Zielverfehlung kritisiert werden. Die Grundkonzeption aus 2014 gibt die Ziele Emissionsreduktion (Reduktion von Treibhausgasen und regionalen Schadstoffen), Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur & Landschaft, Verminderung von Flächenverbrauch, Vermeidung von Zerschneidung unzerschnittener Räume vor. Emissionsreduktion ist durch Verkehrsverlagerung und Maßnahmen der Verkehrsreduktion, beispielsweise durch Verbesserung des Angebotes des Öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs erreichbar. Maßnahmen zur *Verbesserung des Verkehrsflusses* und *Engpassbeseitigung* bringen nur dann gewisse Emissionsminderung, wenn sie mit einer Verstärkung und Verlangsamung des Verkehrs einhergeht.

Auch die Ziele Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs und Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume werden verfehlt. Der Umweltbericht stellt fest, dass die BVWP-Umsetzung zu einer zusätzlichen Flächenneuversiegelung von 2,8 ha pro Tag führt. Vorgegeben war, dass das Ziel von 1,9 ha Neuversiegelung nicht überschritten werden darf. Verheerend ist die Zielverfehlung bei der Landschaftszerschneidung und beim Naturschutz. Da im BVWP-Entwurf faktisch ein grundsätzlicher Vorrang des Neubaus vor Ausbau implementiert wurde, bewirken die Straßenprojekte des Vordringlichen Bedarfs die Zerschneidung von Lebensräumen von Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume auf rund 1.200 km und von Lebensräumen von Großsäugern auf 728 km. 3.340 ha Naturschutzvorrangflächen werden in Anspruch genommen. Die erhebliche Beeinträchtigung von 374 Natura 2000-Flächen ist nicht ausgeschlossen, die von 129 „wahrscheinlich“. **In keinem einzigen Fall führte die „hohe Umweltbetroffenheit“ von Projekten bisher dazu, dass Alternativen wie der Ausbau statt des Neubaus einer Straße erwogen wurde.** Die Schäden werden zwar dokumentiert, bleiben aber folgenlos.

4. Auch die Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung ist nicht rechtskonform

Die Bewertung der Umweltwirkungen erfolgt teilweise monetär wie bei den Schadstoffemissionen und beim Lärm (mit Hilfe von Lärm-Einwohner-Gleichwerten, LEG) und teilweise verbal wie bei den Natur- und Landschaftsschutzaspekten. Je nach Höhe und Betroffenenzahl der Ent- oder Belasteten durch den Ausbau einer Straße werden Kosten in der Nutzen-Kosten-Analyse zugeschlagen oder abgezogen. Die strategischen Lärmkarten lassen sich zur Kontrolle dieser Bewertungen nutzen.

Die in Geld bewerteten Ergebnisse werden dann in ein Gesamttabelleau der Umweltbewertung übertragen in das die Ergebnisse der ökologischen Untersuchungen über die Tangierung der Schutzgüter und die mit der Baumaßnahme verbundenen Folgen von Flächenverbrauch und Flächenzerschneidung eingetragen werden.

Die umwelt- und naturschutzfachliche Bewertung ist der einzige präzise und ohne weitere Erläuterungen verständliche Teil der gesamten Bewertungsverfahren. Das Feststellen von hohen Umweltbeeinträchtigungen führt aber zu **keinen Konsequenzen**. Eine nicht auszuschließende oder „wahrscheinliche“ erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten muss aber zur Durchführung einer FFH-Verträglichkeits-Vorprüfung führen, wie das noch beim BVWP 2003 geschehen ist.

5. Die Verkehrsprognosen sind trickreich überhöhte self-fulfilling prophesies

Die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 generiert mehr Autoverkehr durch die absurde Annahme, alle Fernstraßen des BVWP 2003 mit Vordringlichem Bedarf sein bereits gebaut. Mit diesem Trick wird die Verkehr anziehende Kraft von Straßenbauinvestitionen im Umfang von 40 Milliarden Euro als gebaut unterstellt. Zum Vergleich: Das Investitionsvolumen des gesamten Vordringlichen Bedarfs des BVWP 2030 (Entwurf) beträgt 19 Milliarden Euro. Auch deshalb soll der Personenverkehr bis 2030 um 13% in der Verkehrsleistung (gemessen in Personenkilometern) ansteigen.

Um 38% solle der Straßengüterverkehr laut Verkehrsprognose 2030 im Durchschnitt aller Verkehrsträger ansteigen. Den höchsten Anstieg soll der Schienengüterverkehr mit 43% erreichen. Ein zu optimistischer Trend, betrachtet man die neuen Zahlen des Schienengüterverkehrs wo das Transportaufkommen um ein Prozent zurückging und auch die Verkehrsleistung (gemessen in Tonnenkilometern) beim Straßenverkehr fast doppelt so stark wuchs wie bei der Schiene.

Politische Maßnahmen werden in dieser Prognose nicht unterstellt. Das sei die Aufgabe der Politik, lautete die Antwort der Gutachter auf kritische Fragen. Maßnahmen zur Ausweitung der Nutzerfinanzierung und zur Refinanzierung der Verkehrsinfrastruktur oder für die Anlastung der externen Kosten wurden nicht unterstellt. Die herrschende Politik unternimmt z.Z. keine Maßnahmen einer strategischen Verkehrspolitik oder zur Einhaltung von Klimazielen im Verkehr, eher zur Steigerung des Verkehrsaufkommens. Insofern ist die Politik verantwortlich für dieses Verkehrswachstum. Es ist politisch gewollt und kein Naturgesetz – auch wenn als solches gerne verkauft wird und zu Lasten von Klima- und Naturschutz geht.

Die dem BVWP zugrunde liegende Verkehrsprognose 2030 schreibt Trends der Vergangenheit bis 2030 fort. Die Annahme ist: Alles bleibt wie es ist, es gibt keine grundlegenden Veränderungen. Dass die Jungen weniger autoaffin sind, dass Carsharing und der Radverkehr in den Städten explodiert, Fernbusse steil anwachsen, neue digitale Apps und die Sharing Economy den Mobilitätsmarkt aufmischen, selbstfahrende wie von Google- und Apple-Autos auf dem Markt kommen und in den Städten die Autoanteile deutlich zurückgehen, fließt nicht in die Prognose ein. Dass die Gesellschaft altert wird zwar gesehen, aber die Antwort lautet: Es wird mehr Auto gefahren, weil diese Generation Autofahren gewohnt ist. Also: Autofahren bis 90 oder 100 Jahre. Damit werden auch neue Mobilitätskonzepte übersehen: Alles ist fixiert auf die großen schwere Rennreise-Limousinen, für die neue Raserstrecken gebaut werden sollen. Blinde Flecken prägen auch den Güterverkehr: Die Stärkung der Binnenhäfen mit Logistikfunktion ist kein Thema, neue Logistikstrategien, Bündelung und Dekarbonisierung des Güterverkehrs in Städten, Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen u.v.a.m.

6. Nutzen-Kosten-Analyse: fragwürdige Methoden, um Straßenprojekte schön zu rechnen

Mit Hilfe der Nutzen-Kosten-Analyse soll die gesamtgesellschaftliche Vorteilhaftigkeit der einzelnen Infrastrukturvorhaben nachgewiesen werden. Es handelt sich um eine volkswirtschaftliche Betrachtung, die auch die Umweltkosten (Treibhausgase, Schadstoffe, Lärm) einbezieht.

Zu begrüßen ist, dass die Kostenschätzungen sehr viel genauer erfolgten und näher an der Realität liegen als beim BVWP 2003. Auch die Lärmberechnungen mit Hilfe von Lärm-Einwohner-Gleichwerten (LEG) ist viel präziser und realistischer als zuvor.

Kritisch ist aber weiterhin zu sehen, dass der größte Teil des Nutzens durch (fiktive) monetarisierte Reisezeitgewinne privater Pkw-Fahrten entsteht. Es werden Zeitgewinne gerechnet, die nicht spürbar sind, weil sie nur wenige Minuten betragen. Auf die Kritik an diesem Vorgehen wurde nur insofern reagiert, als dass die unter einer Minute liegenden Zeitgewinne eigens ausgewiesen sind. Wirkliche Verbesserungen des Vorgehens bleiben allerdings aus.

So entstehen bei Straßenprojekten regelmäßig hohe Nutzenüberschüsse. Die „Stundenlöhne“ für Privatfahrer variieren je nach Fahrtzweck. Für lange Einkaufsfahrten mit dem Auto wird z.B. der höchste Satz von bis zu 15 Euro je Stunde berechnet. Ein Unfallopfer hingegen wird als Verlust von 2.480.996 € angesetzt. Das sind bei einer Lebenserwartung von 75 Jahren ca. 91 € pro Tag und 3,77 € pro Stunde. Die unterschiedliche Berechnung von Stundensätzen ist zu beanstanden.

Entfernung in km	Zeitwert in €/Std.	Entfernung in km	Zeitwert in €/Std.	Entfernung in km	Zeitwert in €/Std.	Entfernung in km	Zeitwert in €/Std.
5	4,27	15	4,81	25	6,41	35	7,35
45	8,17	55	8,70	65	9,18	75	9,56
85	9,94	95	10,20	112,5	10,66	137,5	11,18
162,5	11,82	187,5	12,24	212,5	12,53	275	12,79
325	13,17	375	13,71	425	14,07	475	14,42
600	14,77	> 600	15,54				

Abb.: Distanzabhängige Zeitwerte im nicht-gewerblichen Personenverkehr nach Entfernungsstufen.

Quelle: Gutachten zur Überarbeitung der Nutzen-Kosten-Analyse (2015)

Betriebskosteneinsparungen und Zeitgewinne im Güterverkehr fallen dagegen tatsächlich als eingesparte Betriebskosten an und sind nicht zu beanstanden.

Der Einfluss von monetarisierten Zeitgewinnen – beim BVWP 2003 machten sie 75% der Nutzenfaktoren aus – sollte reduziert werden. Das passierte aber nicht. Stattdessen wurden zunächst hohe Zeitwerte eingesetzt und anschließend zusätzliche Nutzenfaktoren eingeführt, die ebenfalls Zeitgewinne beinhalten.

Zudem wurden mit dem neuen Kriterium Zuverlässigkeit zum dritten Mal Zeitgewinne durch den Abbau von Staus einberechnet (gemessen über Streuungsmaße). Engpassbeseitigungsmaßnahmen können im Rahmen der Dringlichkeit VB-E ein sinnvolles Maßnahmenpaket darstellen, wenn dadurch tatsächlich Entlastungen über mehrere Strecken und Knoten erreicht werden. Ohne gleichzeitiges Verkehrsmanagement – auch verkehrsträgerübergreifend – und einen gleichzeitigen Bahn- und ÖPNV-Ausbau wird es in Ballungsräumen aber keinen deutlichen Abbau von Staus oder dauerhafte Entlastung geben. Die Engpässe auf der Straße und der Schiene sind im Übrigen dieselben.

Zudem gilt es zu kritisieren, dass Verkehrsmanagement und die Einführung von Tempolimits hier nicht als Alternative eingesetzt wurden. Im Übrigen widerlegt der induzierte Verkehr, in dem die gewonnene Zeit in häufigere Fahrten und weitere Wege investiert wird, den angeblichen Nutzen der Zeitgewinne (vgl. auch die These vom konstanten Zeitbudget). Es wird mehr Verkehr generiert, der zu weiteren Staus an anderen Orten führt etc.

Der ebenfalls neue Faktor „Impliziter Nutzen“ bildet den induzierten Verkehr ab und wertet ihn positiv. Hier werden auch die Effekte der Verkehrsverlagerung genauer erfasst. Entgegen dem Ziel werden aber auch hier faktisch wieder Zeitgewinne monetarisiert und somit zum vierten Mal gewertet. Wenn, so die Überlegung, eine Straße nicht ausgebaut wird, wird deren Nutzung verhindert. Gegenüber einer Fahrt mit der Bahn oder dem ÖPNV wird der monetäre Schaden einer unterlassenen Autofahrt im Bezugsfall mit eingerechnet.

Noch problematischer ist mit Blick auf den Klimaschutz: Die höheren Steuereinnahmen bei der Mineralölsteuer im Vergleich zu den öffentlichen Verkehr mit seinen niedrigen Steuersätzen werden hier ebenfalls einberechnet. Damit können die negativen Nutzen höherer CO₂-Emissionen durch Neuverkehre im Rahmen der NKA direkt wieder ausgeglichen werden. Ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis ist für die Vergabe eines Vordringlichen Bedarfs sehr relevant. Der implizite Nutzen hat einen großen Einfluss auf die Einstufung von Projekten in den Vordringlichen Bedarf. Er bewertet die Verlagerung von der Schiene auf die Straße positiv und widerspricht damit dem ausdrücklichen Ziel der Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene.

	Konsumenten (Verkehrsteilnehmer)	Produzenten Schiene (EVU und Staat)	Produzent Straße (Staat)	Gesamtwirtschaftliche Nutzen bzw. Kosten
	(1)	(2)	(3)	(4)
Ressourcenverzehr	Eingesparte Reisezeit SPV			Eingesparte Reisezeit SPV
	Zusätzliche Reisezeit MIV			Zusätzliche Reisezeit MIV
	Eingesparte Nutzerkosten SPV	Entgangene Fahrgelderlöse SPV		
		Eingesparte Fahrzeugvorhaltungs- und -betriebskosten SPV		Eingesparte Fahrzeugvorhaltungs- und -betriebskosten SPV
	Zusätzliche Nutzerkosten MIV		Steueranteil an den zusätzlichen Nutzerkosten MIV	Zusätzliche Produktionskosten MIV
Implizite Nutzen	Reisezeit SPV			Implizite Nutzendifferenz
	Reisezeit MIV (Mittelwert aus Bezugs- und Planfall)			
	Nutzerkosten SPV			
	Nutzerkosten MIV (Mittelwert aus Bezugs- und Planfall)			
Summe	Konsumentenrente	Produzentenrente SPV	Produzentenrente MIV	

Gesamtwirtschaftlich positiv	Gesamtwirtschaftlich positiv oder negativ je nach Merkmalsausprägung
Gesamtwirtschaftlich negativ	Gesamtwirtschaftlich neutral

Abb: Wirkungsbewertung einer Nachfrageverlagerung vom SPV zum MIV: Schematische Darstellung der aus Konsumenten- und Produzentensicht relevanten Nutzenkomponenten und verschiedene Formen der Ergebnissynthese. Es wird nur der verlagerte Verkehr betrachtet. Quelle: BMVI (2015): Grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung.

Zum fünften Mal werden Zeitgewinne bei „Veränderungen der Transportzeit der Ladung“ im Güterverkehr in starker Überschneidung mit der bereits einbezogenen „Veränderung der Betriebskosten“ im Güterverkehr angerechnet.

Die **Nutzenkomponenten** „Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr (NRZ)“, „Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr (NTZ)“ und die „Veränderung der impliziten Nutzen (NIZ)“ sollten wegen Überbewertung von Zeitgewinnen gestrichen und nicht mehr in den Gesamtnutzen einbezogen werden. Die Zeitgewinne werden durch Betriebskosteneinsparungen und den neuen Faktor Zuverlässigkeit bereits abgebildet.

7. Die raumordnerische Beurteilung missachtet das Ziel nachhaltiger Mobilität

In der raumordnerischen Beurteilung zum BVWP 2030 sind keine Nachhaltigkeitsziele enthalten. Es geht nur um die Bewertung von Erreichbarkeit sowie von An- und Verbindungsqualitäten, die durch Infrastrukturprojekte verbessert werden. Letztlich geht es dabei erneut um Zeitgewinne durch den Aus- oder Zubau von Infrastrukturen und dadurch ermöglichte kürzere Strecken oder höhere Geschwindigkeiten.

Die Leitvorstellung „Nachhaltige Mobilität“, die seit 2009 im Raumordnungsgesetz (ROG) in § 2, Abs. 3 formuliert ist, spielt dagegen keine Rolle. Dort heißt es: „Es sind 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.“

Tabelle 1: Zielgrößen für die Erreichbarkeit zentraler Orte von den Wohnstandorten		
zentraler Ort	Reisezeit in Minuten	
	mit dem Pkw	im öffentlichen Personenverkehr
Grundzentren	≤ 20	≤ 30
Mittelzentren	≤ 30	≤ 45
Oberzentren	≤ 60	≤ 90

Tabelle 2: Zielgrößen für die Erreichbarkeit zentraler Orte von benachbarten zentralen Orten gleicher Zentralitätsstufe		
zentraler Ort	Reisezeit in Minuten zum nächsten Nachbarn	
	mit dem Pkw	im öffentlichen Personenverkehr
Grundzentren	≤ 25	≤ 40
Mittelzentren	≤ 45	≤ 65
Oberzentren	≤ 120	≤ 150
Metropolregionen	≤ 180	≤ 180

Dieser Ansatz wurde vollständig ausgeblendet. Stattdessen wird nur am klassischen Zentrale Orte-System festgehalten. Aus pragmatischen Gründen ist das nachvollziehbar. Ein Beitrag zu der von der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) am 9. März 2016 (MKRO-Entscheidung „Zentrale Orte“) geforderten Weiterentwicklung des Zentrale Orte-Systems wurde allerdings nicht geleistet. Auch die Anwendung der Erreichbarkeitskriterien der „Richtlinien Integrierte Netzgestaltung“ (RIN) die per Rundschreiben am 28.10.2008 eingeführt wurden, tragen mit ihren Unterschieden zwischen Straßen- und Bahnerschließung nicht zu nachhaltiger Mobilität, Chancengleichheit der Verkehrsträger und dem Erreichen der Klimaschutzziele bei.

Das Ergebnis der raumordnerischen Bewertung in den PRINS besteht in einer lapidaren Aufzählung einzelner Orte, deren Erreichbarkeit oder Anbindung verbessert wird: „Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Mittelbereichs xy in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr“. In der Bewertung fehlen grundlegende Informationen: So fehlt die Information, um welche Bahnhöfe, Oberzentren oder Bevölkerungszahlen es sich handelt. Weiterhin fehlen Karten, die belegen könnten, dass die zu beseitigenden Defizite absolut oder relativ gravierend sind und mit welchen Methoden dies ermittelt wurde. Auch wird nicht verglichen, ob mit Hilfe von umweltschonenderen Ausbaualternativen – z.B. mit Hilfe der vom BUND vorgeschlagenen Ausbaualternative zur A 14 von Magdeburg nach Karstädt (Kraftfahrstraße der Entwurfsklasse 1) - diese Verbesserungen der Erreichbarkeit nicht ebenfalls erreicht werden. Bei den Flughäfen wurden 23 Flughäfen mit internationalen Verbindungen – die meisten bieten Warmwasser- bzw. Städtereiseziele an – sowie 12 grenznahe ausländische Flughäfen. Kaufkraftexport wird hier offenbar als Raumordnungsziel etabliert, statt z.B. die wirtschaftlich tatsächlich bedeutsame Verknüpfung („Konnektivität“) mit Interkontinentalflügen zu betrachten und auf die acht großen Flughäfen besonderen Fokus zu legen, die 90 % des Luftverkehr in Deutschland abwickeln. Mit einer Liste von 35 Flughäfen bzw. Verkehrslandeplätze lassen sich Straßen fast in der ganzen Republik „rechtfertigen“.

Die Bewertungen der Raumwirksamkeit sind kaum mit den Ergebnissen der Raumwirksamkeitsanalyse in Einklang zu bringen. Diese Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) belegte 2014 die hohe Erschließungsqualität des Fernstraßennetzes ganz Deutschland, aber erhebliche Defizite im Bereich des Schienenverkehrs. Daher sollte hierauf der Investitionsschwerpunkt gelegt werden.

8. Ortsumfahrungen: Zahllose Neubauprojekte statt Integration städtebaulicher Ziele

Besonders bei Ortsumfahrungen und bei Projekten im Umfeld von Städten und Ballungsräumen geben städtebauliche Aspekte oft den Ausschlag bei der Dringlichkeitseinstufung. 367 Projekte haben nach den Darstellungen in den PRINS eine „hohe städtebauliche Bedeutung“ und kommen dadurch in den Vordringlichen Bedarf. Das neue Bewertungsverfahren soll das des letzten BVWP 2003, das die Wirkung von Straßenbau auf die Verkehrsentlastung von Ortskernen und Ortsdurchfahrten auf einer Fünferskala abschätzte, ersetzen. In einer ex post-Analyse hatte das Gutachten zur Weiterentwicklung des städtebaulichen Bewertungsverfahrens festgestellt, dass in 90% der untersuchten Fälle (N = 42) die angestrebte Entlastung der Ortsdurchfahrt und Verbesserung der Aufenthaltsqualität nicht erreicht wurde. Der Grund dafür wurde klar identifiziert: Der fehlende Umbau der Ortsdurchfahrt. Ein zweiter Grund dafür liegt in der falschen Anwendung der Ergebnisse der Bewertung und der falschen Auswahl der Projekte. In den Vordringlichen Bedarf kamen damals 159 Projekte, denen eine hohe, sehr hohe oder herausragende innerörtliche Entlastungswirkung attestiert wurde, aber 334 Ortsumfahrungen, die „keine nennenswerten“ oder eine „geringe“ Entlastungswirkung hatten. Offenbar ging es eher darum, alle Bundestagswahlkreise mit Ortsumfahrungen zu versorgen.

Das neue städtebauliche Bewertungsverfahren weicht vollständig von dem des BVWP 2003 ab und bewertet **„Straßenraumeffekte“**, die infolge der Reduzierung der Verkehrsstärke „die Möglichkeit einer Umgestaltung dieses Raumes eröffnen.“ Bei den **„Flächen- und Erschließungseffekten“** soll es um Verbesserungen der Erreichbarkeiten von Stadtarealen, Ortslagen, Gewerbegebieten gehen, um **„weniger Staus“**, aber auch um mögliche **„Qualitätsgewinne“** von Stadtteilen. Hinzu kommen noch **„Sanierungs- und Erneuerungseffekte“**, Mit **„Lärminderung“** und **„Verbesserung der Lebensqualität“** sind die Ziele gleich geblieben.

Leider beinhaltet aber dieses neue Konzept noch immer das Kernproblem, das der Umbau der Ortsdurchfahrt nicht gleich mitgeplant wird. Für die Lärminderung sind innerörtliche Alternativen meist besser als Ortsumgehungen – das zeigen die Lärmefekte der PRINS. Insbesondere effektiv sind der Umbau der Ortsdurchfahrten und die Reduzierung der Geschwindigkeiten. Überwachtes Tempo 30 kann bereits alleine die erwünschten Lärminderungseffekte erzielen. In der Mehrzahl der Fälle ist der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs wesentlich höher als der Durchgangsverkehr. Nur wenn der Durchgangsverkehr um 50% reduziert wird, tritt eine deutlich spürbare Lärminderung um 3 dB(A) ein. **„Flüsterasphalt“ (Offenporiger Asphalt)** erreicht immerhin doppelt so viel Lärmreduktion, nämlich 6-8 dB (A).

Messungen durch das bayerische Landesamt für Umweltschutz in Ingolstadt haben ergeben, dass die Minderung durch offenporigen Asphalt bei 6 dB(A) und mehr liegt und diese acht Jahre anhält:

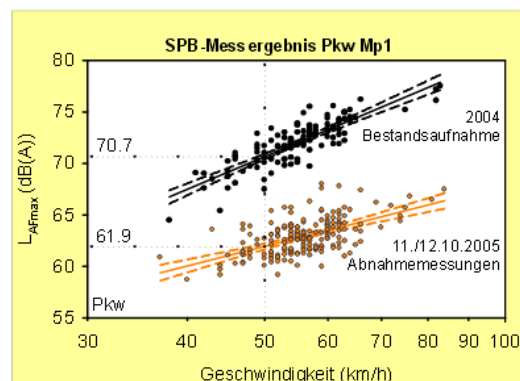
Kontrollprüfungen

Schallpegelmessungen wurden sowohl vor dem Einbau des 2 OPA im Jahr 2004 als auch im Oktober 2005 an zwei Messpunkten in 7,5 m Abstand zum östlichen Fahrstreifen durchgeführt. Die genannten Vorbeifahrtmessungen (Fernfeldmessungen - SPB) mit einer statistisch abgesicherten Anzahl von Kfz zeigen folgende Verbesserungen gegenüber dem ursprünglichen Zustand (Mittelwerte über beide Messpunkte):

bei 50 km/h: Pkw	8,6 dB(A)
leichte Lkw	5,9 dB(A)
schwere Lkw	5,1 dB(A)



Stadt Ingolstadt



Westliche Ringstraße – Pilotprojekt
zweischichtiger offenporiger Asphalt

6.1

Abb. Müller-BBM; LfU Bayern: <https://www.lfu.bayern.de/laerm/opa/projektbeschreibung/doc/2opa.pdf>

Die Minderungseffekte des Offenporigen Asphalts, das zeigen Erfahrungen in Ingolstadt, erreichen auch im Geschwindigkeitsbereich bis 50 km/h dauerhaft 6 dB(A) und mehr. Diese Reduktionswirkung bleibt innerhalb seiner Lebensdauer von derzeit acht Jahren erhalten, nach welcher Flüsterasphalt erneuert werden muss.

Die neue städtebauliche Beurteilung wird in vielen Fällen einen Konflikt mit dem Flächenverbrauch und der Stadtentwicklung auslösen. In Zusammenhang mit Ortsumfahrungen treten Erschließungseffekte vor allem im Außenbereich aus. Damit können sie in Widerspruch zu den Vorgaben des seit 2013 geltenden § 1a Absatz 2 Bundesbaugesetz (BauGB) geraten, der der Innenentwicklung den strikten Vorrang vor der Außenentwicklung gibt:

- Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen.
- Prioritär zu nutzen sind daher: Brachflächen, Gebäudeleerstand, Baulücken und Ausschöpfen anderer Nachverdichtungsmöglichkeiten.

Die neue Methode generiert, wie die alte, eine Überzahl von Ortsumfahrungen. Diese neue Methode hat nur einen schwachen und indirekten Bezug zu den BVWP-Zielen. Aufgrund der Informationsasymmetrie können hier die Aktivitäten und die Aktivierungspotenziale der Kommunen kaum seriös bewertet und wirksam beeinflusst werden. Diese Methode wird, wie das Verfahren von 2003 auch, gravierende Umsetzungsdefizite hervorbringen. Auch wurde nicht gleichzeitig der Umbau der Ortsdurchfahrt mit geplant.

Das Beispiel der B 66n in Bielefeld illustriert diese Gefahren anschaulich. Obwohl die Städtebaugutachter dem Projekt eine „mittlere Bedeutung“ geben, die Straßenraumeffekte mit „++“ bewerten und das Vorhaben ohne negativen Wirkungen und mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 7,6 in den Vordringlichen Bedarf einstufen, hat der Stadtrat sich in seiner Sitzung am 28.4.2016 mit großer Mehrheit gegen das Projekt ausgesprochen. Der Stadtrat hat nicht nachvollziehen können, dass sich laut städtebaulicher Bewertung in den Ortslagen „Bielefeld, Bielefeld-Heepen, Bielefeld-Bethel, Bielefeld-Hillegossen, Bielefeld-Ubbedissen, Leopoldshöhe-Schuckenbaum“, „signifikante Erhöhungen der Umgestaltungspotentiale einstellen.“

Auf den unzulässigen methodischen Trick, die beschlossene Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ab 2018 nicht in die Bezugsfallprognose einzurechnen, wurde bereits hingewiesen.

9. Das Versagen beim nationalen Prioritätenkonzept ist vorprogrammiert

Der Koalitionsvertrag enthält klare Vorgaben für die BVWP. Eine strikte Priorisierung ist anzustreben: „Nicht jeder Wunsch ist erfüllbar. Für besonders dringende und schnell umzusetzende überregional bedeutsame Vorhaben wird im neuen BVWP und in den Ausbaugesetzen für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße ein ‚nationales Prioritätenkonzept‘ definiert. 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.“ Der Koalitionsvertrag setzt die Schwerpunkte auf Engpassbeseitigung, Knotenausbau, Anknüpfung an die EU-Kernnetzkorridore und die Seehafen-Hinterland-Korridore und die international vereinbarten Projekte.

Das Konzept des BVWP-Entwurfs hat wenig mit diesen Vorgaben zu tun. Dort heißt es (S. 9 f.): „Das vom BMVI erarbeitete (sic!) nationale Prioritätenkonzept garantiert, dass ein Großteil der für Aus- und Neubau verfügbaren Finanzmittel in großräumig bedeutsame Projekte fließt. Künftig werden verkehrsträgerübergreifend mindestens 80 % der Mittel für Aus- und Neubau für großräumig bedeutsame Projekte bereitstehen. Während bei den Verkehrs-

trägern Schiene und Wasserstraße nahezu alle Projekte als großräumig bedeutsam gelten, waren beim Verkehrsträger Straße die Projekte vorab auf ihre räumliche Verbindungsfunktion hin näher zu untersuchen.“ Die Ergebnisse dieser Untersuchung wurden aber erst Mitte April vorgelegt. Faktisch umfasst der VB-E aber nur rund 12% der Bedarfsmaßnahmen, die bis 2030 umgesetzt werden und nicht 70 oder 80%.

Im Vordringlichen Bedarf sammeln sich alle möglichen Projekte: Solche mit hohem aber auch niedrigem Nutzen-Kosten-Verhältnis, solche mit hohen raumordnerischen oder städtebaulichen Beurteilungen, solche, die mit Erhaltungsmaßnahmen kombiniert werden oder für die es Vereinbarungen Öffentlich Privater Partnerschaften (ÖPP) gibt. Diese Bedarfskategorie ist daher hoffnungslos aufgebläht.

Die allgemein gelobten Priorisierungsstufen leiden an deutlichem Reformbedarf:

1. Der Erhalt ist nicht zugriffsfest und wird auch künftig wieder durch die Länder für Aus- und Neubaumaßnahmen zweckentfremdet. Es fehlt eine Priorisierungsstrategie für Erhalt und Erneuerungen insbesondere von Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen, die diese Mittel zugriffsfest machen und so absoluten Vorrang von Erhalt vor Aus- und Neubau sichern. Müssen auch organisatorische Reformen umgesetzt werden.

Für die Sicherung des Erhalts und den Vorrang für Erhalt und Erneuerung müssen massiv zusätzliche Planungskapazitäten aufgebaut und Planungsverfahren für die Brückenerneuerung vorangetrieben werden.

2. Die VB-E-Projekte zur Engpassbeseitigung haben die höchste Priorität bei den Aus- und Neubauprojekten. Allerdings heißt es im BVWP-Entwurf, dass sie sich „überwiegend in frühem Planungsstadium“ befinden. „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. (BVWP-Entwurf S. 37; Hervorhebungen: WR).“

3. Dasselbe gilt für den Vordringlichen Bedarf. Diese Kategorie ist eigentlich unfinanzierbar. Das Bundesland Baden-Württemberg beispielsweise müsste seine Planerkapazität für Umsetzung der Vorhaben im VB verdreifachen. In ähnlicher Situation sind weitere Bundesländer.

Die Prioritätensetzung ist somit wegen fehlender Planerkapazitäten unseriös. Erhalt wird wie so oft auf Kosten von Aus- und Neubau beschnitten. Statt den VB-E konsequent umzusetzen werden sich die Länder aus dem sehr gut gefüllten Pool der „großräumigen Vorhaben“ bedienen.

10. Chaotische Projektanmeldung und BVWP-Vorbereitung

Der Anmeldeprozess erfüllt nicht die Voraussetzungen der im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung zu stellenden Anforderungen an eine Alternativenprüfung. Von den Straßenverwaltungen wurden zwar regelmäßig Textbausteine zu angeblich geprüften „Planalternativen“ angeführt. Faktisch handelte es sich aber um Trassenvarianten, die sprachlich zu Alternativen veredelt werden sollten. Damit wurden nicht alle drei im SUP-Leitfaden genannten Alternativenoptionen behandelt:

- Projektalternativen, z.B. Ausbau statt Neubau, innerörtliche Maßnahmen wie der Umbau der Ortsdurchfahrt statt des Neubaus einer Ortsumfahrung;

- Konzeptalternativen mit dem Einsatz nicht-baulicher Instrumente wie z.B. weiträumige Verkehrslenkung, Einsatz Verkehrsmanagement durch Wechselverkehrszeichen. Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen, Transitverbote für den Schwerverkehr;
- Systemalternativen: Verkehrsträger übergreifende Alternativen: Bahn statt Straße, Verlagerung auf Seeschiff oder Binnenschiff, Nachhaltige Logistik zur Vermeidung und Verlagerung von Verkehr.

Das dezentrale Anmeldeverfahren stand von Anfang an in Konflikt mit der Umsetzung eines nationalen Prioritätenkonzepts, besonders wenn dieses Verfahren einhergeht mit massiven Zugzwang einer 100%igen Finanzierung von **Bau und Unterhalt durch den Bund („Vollkasko-Modell)**. Für dieses Anmeldeverfahren gab es – bewusst oder unbewusst – keine Vorgaben durch das Bundesverkehrsministerium. Die Grundkonzeption lag während der Anmeldung erst in einer Entwurfsfassung vor. Die Länder erhielten keine Vorgaben für die Auswahl der Projekte. Die Bewertungsverfahren lagen noch nicht vor. Die Länder wurden von den Wünschen der Kommunen, Land- und Regionalräten, Industrie- und Handelskammern **unter Druck gesetzt, als Briefkasten zu fungieren und ihre Wunschlisten „ohne Filtermöglichkeiten“ an den Bundesverkehrsminister zu übermitteln.**

„**Horizontale**“ Abstimmungserfordernisse mit anderen Politikbereichen innerhalb der Kommunen oder Regionen wurden nicht vorgegeben. Auch Ratsdiskussionen, Öffentlichkeits- oder Bürgerbeteiligungen vor Ort – z.B. Informationsveranstaltungen – wurden nicht gefordert. Daher ist nicht sichergestellt, dass ein Infrastrukturvorhaben überhaupt von den Gemeinderäten gewünscht wird. Eher geht es darum, möglichst viele Straßenprojekte zu generieren, eben Projekte auf Zuruf. Das Beispiel der Ablehnung der in den Vordringlichen Bedarf eingeordneten B 66 in Bielefeld (B66-G40-NW) durch den Stadtratsbeschluss am 29.4.2016 zeigt, wie unzulänglich dieses Verfahren ist.

Den Straßenbauverwaltungen der Länder ist es als Auftragsverwaltungen letztlich frei gestellt, was sie als Gatekeeper mit den Anmeldungsvorschlägen zum BVWP machen. Der BVMVI hat in Beantwortung von Anfragen im Bundestag angekündigt, das Verhalten der Auftragsverwaltungen zu kontrollieren. Bisher sind aber noch keine Anstrengungen in diese Richtung erkennbar. Hinzu kam eine Parteipolitisierung des Prozesses durch Bundesverkehrsminister Dobrindt, der mit Vorliebe die Anmeldung von flächenverbrauchenden Neu- und Ausbauprojekten von grün mitregierten Regierungen per Weisung vorschrieben hat, die auch aus Umweltgründen unterblieben waren. Beispiele hierfür sind die B 10 Rheinbrücke bei Wörth, A 643 bei Mainz (Autobahndreieck Mainz–Anschlussstelle Mom bach) und die Ahrquerung der B 266.

Die Liste in Kapitel V mit den Rückmeldungen der Auftragsverwaltungen zu den 50 alternativen Projektvorschlägen des BUND zu offiziellen Straßenprojekten belegt die nicht tolerierbaren Disparitäten der Länder. Nur in den Ländern Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Bayern wurden die Vorschläge für die Anmeldung beim Bundesverkehrsministerium aufbereitet (wie vom BMVI gefordert), die Alternativenprüfung eingestellt – um dann von den Gutachtern des BMVI vernachlässigt zu werden – oder überhaupt geprüft. In keinem einzigen Fall wurde Ausbau statt Neubau tatsächlich als Alternative gewählt oder konzeptionelle oder verkehrsträgerübergreifende Alternativen tatsächlich ernsthaft geprüft.

Insofern vermögen die Aussagen im Entwurf der BVWP zur Alternativenprüfung naiv oder als gezielte Irreführung anmuten (S. 74 f.): „Das Ziel der Alternativenprüfungen im Rahmen der BVWP-Aufstellung besteht darin, bereits in einem möglichst frühen Planungsstadium Alternativen zu untersuchen und die gewonnenen Erkenntnisse in den Entwicklungsprozess der Verkehrsinfrastruktur einfließen zu lassen. Gegenstand der Alternativenprüfungen ist es, zu beurteilen, ob Planalternativen bestehen, die beispielsweise mit geringeren Umweltauswirkungen oder Investitionskosten verbunden sind. Geprüft wurden nur vernünftige Optionen, die mit zumutbarem Aufwand zu ermitteln waren und als Alternativen zum eigentlichen Planentwurf ernsthaft in Betracht kamen.“

Der BUND hält die fristgerecht eingereichten Alternativvorschläge weiterhin aufrecht und fordert eine Prüfung, die die hier genannten sachlichen und rechtlichen Anforderungen an Alternativenprüfungen tatsächlich erfüllt.

len. Diese Alternativvorschläge liegen bei den Auftragsverwaltungen der Länder vor und sind auch auf der Homepage des BUND wiedergegeben:

http://www.bund.net/themen_und_projekte/mobilitaet/infrastruktur/fernstrassenplanung/bund_alternativen/.

III. Alternatives Investitionskonzept

Die dargelegten grundsätzlichen Mängel des bisherigen Verfahrens müssen vor der weiteren Aufstellung des BVWP 2030 korrigiert werden. Ein alternatives Investitionskonzepts für einen effizienten und nachhaltigen Bundesverkehrswegeplan sollte die folgenden Bausteine enthalten.

1. Den absoluten Vorrang für Erhalt und Erneuerung sichern

Der Vorrang von Erhalt und Erneuerung wird bisher nur gefordert und in der Investitionsplanung abgebildet. Die Mittel für den Erhalt sind aber nicht zugriffsfest. Sie können wie bisher schon durch die Länder auch für Aus- und Neubau eingesetzt werden. Zudem gibt es außer den angekündigten Infrastrukturzustandsberichten für die Straßen keine weiteren organisatorischen oder planerischen Umsetzungsmaßnahmen. Bisher sind auch die aktuellen Erhaltungsbedarfsprognosen für die Bundesfernstraße bis 2030 und für die Bundeswasserstraßen nicht veröffentlicht. Für die Umsetzung dieses Vorrangs wird eine bundesweite Priorisierungsstrategie der Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen und organisatorischer Reformen, die die Umsetzung dieser Prioritäten sicherstellt. Zudem müssen dringend die dafür notwendigen Planungskapazitäten aufgebaut werden und die Planungsprozesse rechtzeitig gestartet werden, weil die Vorläufe auch bei Brückenerneuerungsplanungen lang sind.

Die Knappheit qualifizierten Personals für diese Planungen erfordert zwingend, die Vielzahl von Aus- und Neubauplanungen im Bereich des Vordringlichen Bedarfs zu reduzieren und die Personalressourcen auf diese vordringlichste Aufgabe zu konzentrieren.

2. Neues Leitbild: Infrastruktur für nachhaltige Mobilitäts- und Transportlösungen in 2030

Bisher ist der BVWP auf ein weiteres Wachstum von Straßenverkehr mit negativen Auswirkungen auf die eigenen BVWP-Ziele ausgerichtet. Durch die Erzeugung von Neuverkehr wird auch das Erreichen des Ziels der Stauminderung in Frage gestellt. Stattdessen wird eine Ausrichtung auf die Mobilitäts- und Transportbedarfe des Jahres 2030 sowie die Nachhaltigkeitsziele der Bundesregierung gebraucht und müssen Strategien der Verkehrsverlagerung und auch Verkehrsvermeidung entwickelt werden, auch um die Überlastung der Infrastruktur zu vermeiden. Ein Gesamtverkehrskonzept einschließlich eines Modal Split-Ziel ist unverzichtbar. Teil dieser Gesamtstrategie muss auch die Energiewende im Verkehr sein, auf die sich die Infrastrukturentwicklung ausrichten muss. Die Dimensionierung und der Bau von Straßen mit dem Ziel höherer Geschwindigkeit ist weder kompatibel mit dem Ziel von sechs Millionen Elektroautos in 2030 und der Elektromobilität insgesamt, noch mit den Notwendigkeiten eines modernen Verkehrsmanagements, der Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur (*infrastructure-to-car, car-to-car-Kommunikation*), dem Ziel „Mobilität für Alle“ u.a.m. Auch bei der Schiene sollten moderne Zugleitsysteme – das European Train Control System: ETCS – umgesetzt werden und Teil des BVWP 2030 sein.

3. Integrierte Infrastrukturplanung und verkehrsträgerübergreifendes Engpass- und Verkehrsmanagement

Der BVWP-Entwurf enthält sektorale Ausbauprogramm für die Straße, die Schiene und in geringem Umfang die Wasserstraßen. Ein Schwerpunkt auf die Vernetzung von Infrastrukturen mit dem Ziel eines verkehrsträgerübergreifenden Managements ist nicht erkennbar. In den Ballungsräumen scheitert dieses Vorgehen. Auch die Effekte von großräumigen Straßenplanungen auf andere Verkehrsträger wurden nicht abgearbeitet (z.B. der A 14 nördlich Magdeburg – Karstädt auf den Ostkorridor der Bahn, der A 20 Küstenautobahn auf Kurzstrecken-Seeverkehre). Überhaupt wird zu Unrecht der Seeverkehr vollständig ausgeblendet. Die mögliche Entlastung der Landverkehre durch den Seeverkehr ist aber eine der zentralen verkehrspolitischen Handlungsoptionen.

Engpassbeseitigungen muss bundesweit Verkehrsträger übergreifend angegangen werden und sollte vor eventuellen Ausbaumaßnahmen durch ein umfassendes Verkehrsmanagementprogramm erfolgen.

Die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen sollten an europäischen Kernnetzen (vgl. Abb. 3) und den Binnenhäfen mit Logistikfunktion orientiert sein, die als Drehkreuze für den Seehafen-Hinterlandverkehr genutzt werden können (Güterverkehrszentren, KV-Terminals, Rangierbahnhöfe, innovative Umschlaganlagen u.a.m.). Die Ausweisung von Güterverkehrszentren als Zentrale Orte kann eine solche Strategische Planung nicht ersetzen. Diese Planung steht beim BVWP 2030 noch aus. Sie ist aber die Voraussetzung für eine Güterverkehrs- und Logistikstrategie.



4. Sektorale Programme

An dieses integrierte Konzept mit Ausrichtung an den EU-Kernnetz-Korridoren und an den eigen gesetzten (Umwelt-) Zielen sollten dann die Ausbaukonzepte für die einzelnen Verkehrsträger anschließen:

- Bei den Fernstraßen sollte es um die Erarbeitung bedarfsgerechter, umweltschonender und kostengünstiger Lösungen im Rahmen einer echten Alternativenprüfung mit hoher Akzeptanz gehen.
- Beim Schienennetz geht es um eine vollständige Umsetzung der „Netzkonzeption 2030“, für die als Voraussetzung eine Planung des Ausbau der fünf Großknoten und weiterer überlasteter Knoten vorliegen muss. Mindestens fünf Milliarden Euro sind dafür zusätzlich notwendig. Dieses Netz muss als VB-E definiert und bis 2030 vollständig umgesetzt werden mit einem CO₂-Reduktionseffekt von 2,2 Millionen Tonnen CO₂/a. Auf dieser Grundlage ist ein integrierter Taktfahrplan schrittweise zu verwirklichen (Deutschland-Takt). Ein weiterer Ausbau der Schienengüterkapazität im Seehafen-Hinterland mit dem Ziel einer Verdoppelung des auf 225 Milliarden Tonnenkilometer bis 2030 ist schon wegen der dringend notwendigen CO₂-Reduktion ebenfalls in den BVWP 2030 aufzunehmen (Reduktionseffekt im Schienengüterverkehr gegenüber heute: knapp 7 Millionen Tonnen).
- Bei der Wasserstraße muss an die Netzkategorisierung des BMVI angeknüpft werden. Die Verbindung nach Berlin wurde im BVWP-Entwurf zu Recht gestärkt. Auch Verbesserungsmaßnahmen im Kanalnetz, insbesondere der Neubau der Scharnebecker Schleuse und der Ausbau des Dortmund-Ems-Kanal sind richtige Schritte. Es fehlt allerdings ein Konzept zur verstärkten Nutzung von Binnenhäfen als Seehafen-Hinterlandhubs, wie im „Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen“ von PLANCO (2013) dargelegt. 17 Standorte haben demnach das Potenzial, solche Logistikfunktionen im Hinterland zu übernehmen. Die Anhebung von Brücken, um einen zweilagigen Containertransport zu ermöglichen, sollte für die Bildung durchgängiger Logistikketten auch dann erfolgen, wenn diese Brücken nicht zur Erneuerung anstehen. Für eine Verlagerung auf Schiene und Schiff sind solche Maßnahmen unverzichtbar.

Zu den Vertiefungsprojekten der Elbe und Weser sowie zum Rhein nehmen die betroffenen Landesverbände Stellung.

5. Integrierte Lösungen Verkehr & Städtebau statt 502 Ortsumfahrungen

Oben wurde dargestellt, dass die Auswahl und Einstufung der Ortsumfahrungen in den Vordringlichen Bedarf keinen Beitrag zu den BVWP-Zielen leistet und nicht sachgerecht erfolgte. Sie vernachlässigen, wie auch der Bundesrechnungshof in seiner aktuellen Stellungnahme zur Ortsumfahrung von Lübben in Brandenburg kritisiert, kostengünstigere und effektivere Maßnahmen der Lärminderung und städtebaulichen Aufwertung. Solche Alternativen unter Einschluss des Einsatzes von Flüsterasphalt (offenporigem Asphalt) sind in jedem Fall alternativ in Betracht zu ziehen. Als erster Schritt muss in die Bezugsfallprognose die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen einbezogen werden. Die städtebauliche Beurteilung ist grundlegend zu überarbeiten und muss an real existierende Konzepte der Straßenraum-Umgestaltung anknüpfen. Auf die Einbeziehung von Erschließungs- und Sanierungseffekten sollte verzichtet werden. Langfristig sollte die Zuständigkeit für Ortsumfahrungen regionalisiert werden und die Finanzmittel an die Länder mit der Zweckbindung übergehen, verkehrlich und städtebaulich integrierte Lösungen an diesen Bundesstraßen umzusetzen.

6. Flankierende Maßnahmen

Zusätzlich sollten flankierende Maßnahmen zur Unterstützung der Zielerreichung einer nachhaltigen Mobilität ergriffen werden. Die Palette reicht von ordnungsrechtlichen Maßnahmen zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer (Gesetzgebung zur Sicherstellung der Erholung der Fahrer) und des technischen Zustands der Lkw, zur Nutzerfinanzierung mit dem Ziel einer möglichst vollständigen Anlastung der externen Kosten an Lkw sowie einer entfernungsabhängigen Pkw-Maut wie sie die EU-Kommission verlangt u.a.m. Gebraucht werden auch die hier angesprochenen organisatorischen Reformen wie z.B. die genannte Regionalisierung der Planung von Ortsumfahrungen.

7. Notwendige Reformmaßnahmen für einen effizienten und rechtssicheren BVWP

- a. Erhaltungsbedarf für alle Verkehrsträger festlegen: Priorisierungskonzept Straße und Wasserstraße;
- b. Zielkonformität herstellen: Klimaschutz, Schadstoffminderung, Lärminderung, Flächenverbrauch, Flächenzerschneidung;
- c. Strategische Mobilitäts- und Transportstrategie entwickeln (Ergänzung und ggf. Korrektur der Wachstums- um Nachhaltigkeitsziele des BVWP-Zielsystems) zur Verlagerung von Verkehren auf Schiene und Schiffe; Gesamtverkehrs- und Modal Split-Ziele festlegen. Bahnnetz als VB-E festlegen;
- d. Alternativen aus der Beteiligung gutachterlich ermitteln und prüfen; Bei allen Projekten mit wahrscheinlich erheblicher Umweltbeeinträchtigung: FFH-Verträglichkeit-Vorprüfung durchführen. Zumutbare Alternative definieren und planen; Alternativen offenhalten, wenn keine Einigung auf Vorzugsvariante erfolgt ist, und den Bundestagsabgeordneten vorlegen. Öffnungsklausel für umweltschonendere, bedarfsgerechte und kostengünstige Alternativen bzw. Varianten in das Gesetz aufnehmen. Auftragsverwaltung zu erweiterten Beteiligungsformen bei der Umsetzung auffordern und Finanzierungszusage dieser Beteiligung durch den Bund einführen.
- e. Ortsumfahrungen: Projekte mit hohen Lärmbelastungen und Lärminderungseffekten sowie hinsichtlich des Mautausweichverkehrs prüfen. Neben Ortsumfahrungen auch innerörtliche Alternativen mit Umbau der Ortsdurchfahrt und Flüsterasphalt bewerten. Finanzierung des Umbaus der Ortsdurchfahrten aus dem Bundeshaushalt (Titel „Um- und Ausbau von Bundesstraßen, Lärmschutz“) als Alternative und zur Sicherstellung der Entlastungswirkung in Kombination mit dem Bau von Ortsumfahrungen; Abfragen, ob es in den Städten in Zusammenhang mit Straßenbaumaßnahmen tatsächliche Planungen für die Umgestaltung des Straßenraums, Erschließungs- oder Sanierungsmaßnahmen geplant sind;

- f. NKA-Verfahren ändern: Mehrfachanrechnung von Zeitgewinnen durch Streichung der Nutzenfaktoren (Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr: NRZ; Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr: NTZ; Veränderung der impliziten Nutzen: NI) beseitigen, wodurch eine realistischere Einschätzung der Nutzen von Straßenprojekten möglich ist;
- g. Neues und finanzierbares Priorisierungskonzept entwickeln, das zielkonform ist;

IV. Stellungnahmen zu einzelnen Fernstraßenprojekten

Auf die in der Anlage im Einzelnen angeführten unzureichenden Alternativenprüfungen wurde bereits verwiesen. Der BUND fordert, dass die Alternativenprüfung im Anschluss an diese Öffentlichkeitsbeteiligung und vor Erlass eines Kabinettsbeschlusses nachgeholt werden muss.

Die bei den Auftragsverwaltungen der Länder im September 2013 eingereichten Alternativvorschläge sind im Original auf der Homepage des BUND zu sehen nach Anklicken der einzelnen Projekte:

http://www.bund.net/themen_und_projekte/mobilitaet/infrastruktur/fernstrassenplanung/bund_alternativen/

Die Landesverbände, BUND-Gruppen haben oft zusammen mit anderen Verbänden Detailstimmungen zu diesen Projekten eingereicht. Auf eine Doppelung dieser Stimmungen oder ein Wiederholen der eigenen Argumente wird hier verzichtet.

Im Folgenden daher Stimmungen zu Einzelprojekten in wenigen Stichworten sowie zwei Beispiele (B 87 Leipzig-Torgau und B 210 Aurich) einer intensiveren Auseinandersetzung mit den Projektdossiers aus dem PRINS:

A 14: A14-G20-ST-BB AS Karstädt - AS Dahlenwarleben

Wir verweisen auf die aktuelle Stimmnahme von RA Franziska Hess mit dem Kern der mangelnden Alternativenprüfung und Verkürzung der Beteiligungsrechte des BUND. Wir schließen uns dieser Stimmnahme an. Zusätzlich monieren wir die fehlerhafte Einstufung der A 14 in die Verbindungsfunktionsstufe 0. Die einschlägige Publikation dazu erst „im April“ erschienen werden wir uns im Nachgang zu dieser Beteiligung dazu äußern.

A 20: A20-G10-SH AD A28/A20 (Westerstede) - Hohenfelde (A 23) und östlich bis A 7

Bei dieser Planung ist die Verkehrsprognose geprägt von Schönrechnerei und politischer Willkür. Die gewünschten Abschnitte werden auf ein autobahnwürdiges Verkehrsaufkommen hochgerechnet. Die Netzumlegung (Lose 4-6 der Verkehrsverflechtungsprognose) stimmt zudem nicht mit den viel niedrigeren bzw. realistischeren Aussagen der PRINS überein (Bezugsfall und Planfall).

A 39 A39-G10-NI AS Lüneburg-N (B 216) - AS Weyhausen (B 188)

Offenbar hat das Landesverkehrsministerium die vom BUND vorgeschlagene Alternative des Ausbaus der parallelen B 4 (dreistreifig) plus Ortsumgehungen zwar geplant, aber den Gutachtern, dem BVMI und den Bundestagsabgeordneten vorenthalten. Weil diese Alternative bedarfsgerecht, umweltschonend und kostengünstig ist, muss sie in die Alternativenprüfung einbezogen werden. Der BMVI sollte dafür sein Weisungsrecht geltend machen.

B 87 B87-G80-BB OU Lübben

Die Stimmnahme des Bundes der Steuerzahler per Schreiben an den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur ist sehr zu begrüßen (Schreiben vom 16.4.2016). Sie unterstützt die Forderungen des BUND.

A 52 A52-G70-NW AK Essen/Gladbeck - AS Gelsenkirchen-Buer; außerdem östlich Bottrop; Essen/Nord

Der Bundesverband schließt sich der Stellungnahme des Landesverbandes NRW an. Transitautobahnen durch Ballungsräume und das Erhöhen von Verkehr und Emissionen in Gebieten, wo heute schon die Grenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub überschritten sind (Messstelle direkt an der B 224/A 52) werden wir ggf. auch ggf. vor Gericht bekämpfen.

B 66n B66-G40-NW Bielefeld - B66-G40-NW – VB

Wie untauglich die städtebauliche Beurteilung ist, zeigt dieses Projekt und die am 28.4. erfolgte Ablehnung dieses im Vordringlichen Bedarf des BVWP-Entwurf eingestuften Vorhaben einer Stadtautobahn, die oft auch als Ortsumfahrung bezeichnet wird (zur Stadtratsentscheidung vgl. das Westfalenblatt vom 29.4.2016). Der BUND fordert die Streichung dieser Maßnahme.

B 210 AS Riepe (A 31) - n Aurich

(Teil-) Projektnummer	B210-G10-NI	
Straße	B 210 AS Riepe (A 31) - n Aurich	
Bautyp(en), Bauziel(e)	2-streifiger Neubau / 3-streifiger Neubau	
Dringlichkeitseinstufung	Vordringlicher Bedarf (VB)	
Bewertungsergebnisse und Projektbewertung	Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	3,8
	Umweltbetroffenheit (Modul B)	hoch
	Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	gering
	Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	hoch

Zusammenfassende Einschätzung

Die Einstufung des Projektes in den vordringlichen Bedarf basiert auf falschen Annahmen, die dazu führen, dass die Bewertungsergebnisse und die Projektbewertung der Module A, C & D als zu positiv erscheinen. Dagegen hat die hohe Umweltbetroffenheit keine ausreichende Berücksichtigung bei der Dringlichkeitseinstufung gefunden. Eine Bedeutung des Projektes für das Gesamtnetz sehen wir nicht. Die angemeldeten Alternativen wurden nicht ausreichend geprüft und berücksichtigt. Zusätzlich prognostiziert der Landkreis Aurich bis 2030 den Verlust von 27,3% der arbeitsfähigen Bevölkerung sowie 10% der Gesamtbevölkerung. Dies wird durch Zahlen des Landesbetriebes für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen bestätigt.

Anmerkung zu einzelnen Beurteilungsaspekten

- Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,8 ist nicht nachvollziehbar:

- Die verkehrlichen Prognosen sind unseres Erachtens zu positiv geschätzt, Ziel- und Quellverkehre werde zu niedrig angenommen.

- Planungskosten und andere bewertungsrelevante Kosten sind deutlich zu niedrig angesetzt. Finanzierungskosten werden beispielsweise überhaupt nicht berücksichtigt.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis muss mit Bezug auf die genannten Gründe deutlich nach unten korrigiert werden.

- Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)
Die Neubau-, z.T. Ausbaustrecken führen durch einen von Grünland und zahlreichen Gräben geprägten ländlichen Raum südwestlich von Aurich. Die insgesamt hohe Beeinträchtigungen resultieren u.a. durch die Querung eines FFH-Gebietes, sowie der Durchfahrung eines BfN-Kernraums (Feuchtlebensräume) sowie eines überlagerten BfN-Großraumes (Feuchtlebensräume). Insgesamt besteht daher eine hohe Umweltbetroffenheit. Mit 3,2 km Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), einer Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250) von 11,1 ha, der wahrscheinlichen und erheblichen Belastung eines Natura-2000-Gebietes und einer Flächenneuanspruchnahme von 98,6 ha, darf das Projekt schon allein aus Gründen der naturschutzfachlichen Beurteilung nicht realisiert werden.
- Raumordnerische Beurteilung (Modul C)
Die raumordnerische Gesamtbeurteilung des Projektes erscheint auf Grund verschiedener Aspekte als eindeutig zu hoch gewählt und liegt mit 9,9 Punkten ja auch ohnehin gerade so im mittleren Raumwirksamkeitsbereich.
Die bereits stark diskussionswürdigen Bewertungspunkte der Raumrelevanz für die Mittelbereiche Jever und Wittmund, werden durch die mit 3,9 Bewertungspunkten für den Mittelbereich Aurich und mit 3,0 Bewertungspunkten für den Mittelbereich Norden deutlich zu hohe Einstufung vollends unglaubwürdig. Durch das Neubauprojekt B210-G10-NI wird für den Mittelbereich Norden die Erreichbarkeit in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen deutlich weniger verbessert als in den PRINS angenommen. Emden und Aurich werden bereits heute durch die Bundesstraßen B27 und B210 bereits recht schnell erreicht. Auch durch einen Neubau des Projektes B210-G10-NI werden sich hier die Fahrzeiten nicht signifikant verringern. Auch die Erreichbarkeit der A31 und damit der Zugang zu Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen wird für den Mittelbereich nicht bedeutend verbessert.
Durch eine notwendige Korrektur der Bewertungspunkte der Raumrelevanz für die Mittelbereiche Norden von 3 und Aurich von 3,9 auf jeweils maximal je 2 Bewertungspunkte ergibt sich für die Bewertungsgrundlage der raumordnerischen Bewertung ein Wert von maximal 7,0 Punkten und damit die Einstufung in den Bereich der geringen Raumwirksamkeit.
- Städtebauliche Beurteilung (Modul D)
Die Annahme einer hohen städtebaulichen Bedeutung ist unzutreffend. Bei der Einordnung wird davon ausgegangen, dass es nach Vollendung des Projektes B210-G10-NI zu einem Rückbau innerstädtischen Straßen kommt. Ein solcher Rückbau ist aber nach dem Verkehrsgutachten der Firma PGT Umwelt und Verkehr vom 27.05.2013 nicht möglich, da festgestellt wurde, dass der Ziel- und Quellverkehr bestehen bleibt.

Forderung

Wir fordern deshalb das Projekt B210-G10-NI in dieser Form zu streichen. Bei der Einordnung in den vordringlichen Bedarf wurde sowohl von einem falschen Nutzen-Kosten-Verhältnis, als auch von einer zu hohen raumordnerischen Gesamtbeurteilung ausgegangen. Darüber hinaus geht von dem Projekt kein Nutzen für das Gesamtnetz aus. Die geplanten Bauvorhaben sind einzig von lokaler Bedeutung. Nutzen für die Bevölkerung und die lokale Wirtschaft können durch die vom BUND vorgeschlagenen Alternative besser, kostengünstiger und ökologischer erreicht werden.

B 87 n Leipzig (A 14) - Eilenburg (Variante Nord)

(Teil-) Projektnummer	B87-G21-SN-BB-T1-SN	
Straße	B 87 n B 87 n Leipzig (A 14) - Eilenburg (Variante Nord)	
Bautyp(en), Bauziel(e)	4-streifiger Neubau	
Dringlichkeitseinstufung	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*) (Hauptprojekt)	
Bewertungsergebnisse und Projektbewertung	Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	2,2 (Hauptprojekt)
	Umweltbetroffenheit (Modul B)	mittel
	Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	nicht bewertungsrelevant
	Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	mittel

Zusammenfassende Einschätzung

In dem Projektvorschlag ergeben sich auf verschiedenen Ebenen Probleme, die angegebene Bewertung transparent nachvollziehen zu können. Zunächst fehlt die der Dringlichkeitseinstufung zugrunde liegende Raumordnerische Einordnung. Weiter beruhen die Verkehrsprognosen nicht auf Grundabschätzungen des BVWP und somit sind sowohl die Notwendigkeit als auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht ausreichend nachvollziehbar. Es fehlt an ausreichend belastbaren Erklärungen für den Neubau. Somit ist die Einstufung des Projektes nicht überzeugend dargelegt. Weiter fehlt eine ausreichende Einbeziehung der verfügbaren Alternativen. Dem gegenüber stehen eine massive Zerschneidungs- und Umweltwirkung des Neubaus.

Anmerkung zu einzelnen Beurteilungsaspekten

- Verkehrsprognose:

Die in dem Projekt dargestellte Entwicklung der Verkehrsaufkommens ist nicht nachvollziehbar.

So wird im Bezugsfall von einer mittleren Kfz-Belastungen von 4.000 Kfz/Tag ausgegangen, im Planfall von 10.000 Kfz/Tag. Das ist eine Steigerung von 250% zwischen Bezugs- und Planfall.

Grundsätzlich ist geht der Anstieg des Verkehrsbedarfs um 250% weit an realen Erwartungen vorbei. So prognostiziert die dem Bundesverkehrsplans zugrundeliegende Verkehrsverflechtungs-prognose 2030 den Regionen zwischen Leipzig und um Cottbus eine Reduktion des motorisierten Verkehrs um zwischen 0%–10% und -10%-20%.² Für den Güterverkehr auf der Straße für das Bundesland Sachsen geht sie von einer Steigerung von unter 0,7% aus.³

Für das vorgeschlagene Teilprojekt *B 87 n Leipzig (A 14) - Eilenburg (Variante Nord)* decken sich die oben genannten Zahlen mit Schätzungen über einen Rückgang der Erwerbspersonen im Raum Torgau-Eilenburg um 29 Prozent bis 2020. Für den Teilabschnitt um Torgau und Eilenburg wird es höchstwahrscheinlich ebenfalls nicht zu einem weiteren Anstieg der Verkehrszahlen kommen, somit ist ein vierspuriger Neubau nicht mit Verkehrszahlen zu rechtfertigen.

² Verkehrsverflechtungsprognose 2030 Schlussbericht 11. Juni 2014, Abb. 4-19: Veränderung der regionalen Quell- und Binnenverkehrsaufkommen 2030 gegenüber 2010 - Motorisierter Verkehr, s.261

³ Verkehrsverflechtungsprognose 2030 Schlussbericht 11. Juni 2014, Tab. 5-15: Entwicklung des Güterverkehrs nach Bundesländern und Verkehrsträgern, s.305

Abgesehen von einer Überschätzung der Verkehrsentwicklung, stellen sich grundsätzliche Fragen zur der Entlastungswirkung des Neubaus. So gehen die dem vorgeschlagenen Neubau der *B 87 n Leipzig (A 14) - Eilenburg (Variante Nord)* beiliegenden Grafiken von einer KFZ-Belastung von 16.000 für den neuen Straßenabschnitt aus während die bestehende S4 und 87 mit jeweils rund 6.000 Kfz/Tag befahren werden würden. Im Bezugsfall hätten S4 und B87 mit respektive 8000 und 9000 Kfz/Tag. Damit wären S4 und 87 nicht ausreichend entlastet und hätten weiterhin hohe Verkehrsbelastungen zu erwarten, und ohne einen verkehrsberuhigenden Rückbau, der ebenfalls nicht in den Planungen enthalten ist, werden die versprochenen Entlastungen nicht realisiert werden können.

- Verbindungsfunktionsstufe

Das Hauptprojekt ist mit Verbindungsfunktionsstufe 0/1: Ja eingestuft. Diese Einstufung ist jedoch nicht plausibel erklärt. Im Gegenteil, die Verbindung ist weder Teil der Kernnetzkorridore der EU, noch erkennt die Bewertung des Methodenhandbuches aktuelle Probleme bei der Reisezeit in der Verbindung Leipzigs mit Cottbus [Vergl. s.289, Abb. 28]. Die Verbindung im Bezugsfall ist mindestens befriedigend. Damit ist das Projekt nicht relevant für die Behebung von Erreichbarkeitsdefiziten.

Weshalb die Funktionsstufe ohne schlüssige Argumentation festgelegt wurde, ohne dass für das Projekt eine grundlegende raumordnerische Beurteilung (Modul C) existiert, erschließt sich nicht.

- Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

Nutzen-Kosten-Analyse ist in vielen Punkten nicht klar nachzuvollziehen bzw. in Konflikt mit realistischeren Annahmen. Zunächst näher betrachtet werden müssen dabei die drei großen Nutzenkategorien: Veränderung der Verkehrssicherheit, Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr und Veränderung der impliziten Nutzen.

Alle drei Betriebskostenkategorien gehen von einem großen Nutzen durch das Straßenprojekt aus. Zentraler Kritikpunkt ist hier jedoch, dass ein Großteil des errechneten Nutzens dabei durch induzierten Verkehr erreicht wird, bei Verkehr den es ohne das Projekt gar nicht geben würde.

Dieser Ansatz ist grundlegend kritikwürdig. Denn so ist es nicht nachvollziehbar, wenn beispielsweise die Sicherheitsgewinne alternativ nicht entstandenen Verkehrs zu bepreist werden.

Das ist vor allem daher kritikwürdig, da die Verkehrsentwicklung im Planfall 2030 im Vergleich mit Abschätzungen in den Verkehrsverflechtungsprognosen des BVWP wesentlich nach oben abweicht. Es ist nicht transparent, dass in der Nutzen-Kosten-Analyse und der Abschätzung der zentralen verkehrlichen / physikalischen Wirkungen die Referenzzahlen nicht enthalten sind und so keine vergleichende Abschätzung gemacht werden kann.

Wenn aber im Vergleich zum Bezugsfall, der Nutzen des induzierten Verkehrs auf eine niedrigere KFZ-Belastung berechnet wird, so ergibt sich automatisch ein so niedriger Nutzen, dass das gesamte Nutzen-Kosten-Verhältnis des Projektes negativ wird.

Weiter kritikfähig ist die Berechnung der Reisezeitnutzen aus Reisezeitgewinnen. Zunächst muss festgestellt werden, dass alleine 11,8% oder 58,468 Mill. Euro der Nutzen durch Reisezeitgewinne unterhalb 1 Reiseminute zustande kommen. Die Einbeziehung der Reisezeitnutzen unterhalb 1Minute ist höchst fragwürdig. Diesen Nutzenbeitrag nicht zu berücksichtigen ist wesentlich legitimer als seine Einbeziehung.

Weiter sind die Verbesserungen für den Güterverkehr vernachlässigbar, ebenso wie die Verbesserungen durch Geräuschbelastung. Die bereits relativ geringe Reduktion der innerörtlichen Geräuschbelastung von insgesamt 17,5 Mill. Euro ist nicht fundiert zu erklären, angesichts des prognostizierten Restverkehrs auf den Alternativrouten z.B. um Taucha und Jesewitz. Ohne Lärmschutzmaßnahmen, die trotz großem Lärmreduktionspotentials in dem Teilprojekt nicht vorgesehen worden sind, werden die Kommunen nicht ausreichend entlastet werden. So wird die Lärmbelastung höher liegen, als die negative Lärmbewertung eh schon belegt.

- Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)
Die mittlere Umweltbetroffenheit die für das Teilprojekt angegeben wurde, ist niedriger eingeschätzt als die des Gesamtprojektes, obwohl sich u.a. zwei FFH-Gebiete, ein Vogelschutzgebiet, das sich mit einem FFH-Gebiet überlagert, sowie ein Feuchtlebensraum in der Wirkzone befinden. Dazu muss die große zerschneidende Wirkung des Neubaus mit einbezogen werden. Die Beurteilung (Modul B) hat leider keinen Einfluss auf die Priorisierung des Projektes, was ein grundlegender Kritikpunkt ist.
- Raumordnerische Beurteilung (Modul C)
Das Fehlen der raumordnerischen Beurteilung scheint logisch nicht erklärbar, fehlt doch allgemein eine Begründung für die Einordnung des Projektes in einer solch hohen Verbindungsfunktionsstufe.
- Städtebauliche Beurteilung (Modul D)
Die Einordnung des Projekts in eine mittlere städtebauliche Bedeutung erschließt sich bei Begutachtung der Unterlagen nicht. So ergibt sich für die Strecken in Leipzig, bzw. Taucha keine größere Reduktion des Verkehrsflusses als dass wirkliche Reduktionen in Lärm oder Schadstoffbelastungen zu erkennen wären. Zudem fehlen beispielsweise für Taucha Pläne zu Rückbau und Verkehrsberuhigung.
- Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung
Der Projektvorschlag ist nicht konform mit dem Gesetz zur Strategischen Umweltprüfung (UVPG), durch welches die Prüfung der Alternativen gesetzlich vorgegeben ist. Die Vorgaben des UVPGs besagen, dass **kostengünstige und umweltverträgliche Alternativen umfassend geprüft („ermittelt, beschrieben und bewertet“)** werden und im Falle hoher Umweltbetroffenheit Vorrang vor dem Neubau haben.

Die Nachteile der verfügbaren Alternativen sind nicht ausreichend dargelegt. So werden innerhalb der zwei angesprochenen Alternativprojekte weder ausreichend dargestellt noch durch weiterführende Links beschrieben.

Die Entscheidung für diese Projektvariante ist nicht transparent. So ist im Projektvergleich der „Nord“-Projekte nicht erklärt, wieso die Nord-Varianten den Nachteil des Verlaufs durch einen schwach strukturierten Raum besäßen, die Neubau-Variante B87n diesen Nachteil aber nicht besitzt.

Eines der Gegenargumente ist die Überlastung der Knotenpunkte, insbesondere bei Event-Verkehren der Messe. Die in Alternativen beschriebenen Lösungsansätze für diese Probleme, beispielsweise Verkehrsleitsysteme, werden aber nicht angeführt. Ebenso wird in dieser Entscheidung wieder Bezug genommen auf nicht begründbares Verkehrswachstum (siehe Prognose: Bezugsfall vs. Planfall).

Zudem ist ohne vergleichende Bewertung unklar, warum die Variante Nord S4 im Variantenvergleich die unwirtschaftlichste Lösung ist und wieso die Flächeninanspruchnahme der Nord S4 Variante mit 86,32ha ein Nachteil sei. Denn bei zusätzlichem Neubau durch die B87n ohne Rückbau anderer Straßen wird naturgemäß die Flächeninanspruchnahme höher sein.

Zusammenfassend sind die Entscheidungsfindung intransparent und die Alternativen nicht ausreichend berücksichtigt.

Forderung

- Herabstufung der Dringlichkeit
- Neuberechnung der Verkehrsprognosen für den Verkehrsraum
- Ausreichende Prüfung der bestehenden Alternativen

V. Übersicht über die Behandlung der BUND-Alternativvorschläge (fristgerecht eingereicht bei den Landesauftragsverwaltungen im September 2013)

Projekt	Land	Projektnummer	Bezeichnung	Alternative	Geprüft	Begründung wenn vorhanden (Der Anmeldung zugrunde gelegte Alternativenprüfung)
B5	SH	A25_B5-G20-SH	OU Geesthacht - A 21	Nicht erwähnt	Nicht geprüft	Alternative: Bahnausbau und innerörtliche Lösungen (Umbau OD).
A20	SH	A20-G10-NI-SH	A 20 Bad Segeberg-Westerstede	Nicht erwähnt	Keine Prüfung	Wegen prognostiziertem Verkehrsaufkommen sei einbahniger Querschnitt mit RQ 15,5 nicht möglich.
A21	SH	A21-G20-SH-NI	Ostumf. HH/Geesthacht	Nicht erwähnt	Nicht geprüft	Nur Trassenvarianten geprüft. Nicht Ausbau zweier Bahnstrecken.
B96	MV	B96_B104_B197-G10-MV	Rügen	Nicht erwähnt	Keine Prüfung	Trassenvarianten wurden untersucht, nicht aber Alternativen.
B210	NI	B210-G10-NI	Riepe-Aurich	Ausbau erwähnt	Keine Prüfung	Indirektes Aufgreifen: Im ROV und Linienbestimmung wurden mehrere Neubau- und eine Ausbauvariante der B 72 geprüft, ebenso UVS. Bahnausbau: Keine Prfg.
B5	NI	B5-G10-SH	OU Hattstedt-Bredstedt	Nicht erwähnt!	Keine Prüfung	Alternativenprüfung wurde nicht durchgeführt. Nur 6 Trassenvarianten. Nicht aber den vorgeschlagenen Bahnausbau.
A39	NI	A39-G10-NI	Lüneburg-Wolfsburg	Nicht erwähnt	Keine Prüfung	Verweis auf die Verkehrsuntersuchung Nordost - VUNO zu A 39, A 14, B 190 vor 2003 und Linienbestimmung 2008. B 4-Ausbau wurde nicht geprüft.
B214	NI	B214-G50-NI-T2-NI	Rethen-Wetschen	Nicht erwähnt!	Keine Prüfung	Varianten wurden geprüft. Nicht Ausbau im Bestand.
B3	NI	B3-G30-NI	OU Celle	Nicht erwähnt!	Keine Prüfung	"Zahlreiche Varianten" wurden untersucht und bewertet. Nicht die BUND-Alternative.
B3 2	NI	B3-IP10-NI-IP	OU Hemmingen	"Lau-fend"/Bezugsfall	Keine Beteiligung	
B188	NI	B188-G20-NI	OU Vorsfelde	Nicht erwähnt	Keine Prüfung	BUND-Alternative mit Knotenausbau an der B 188 und L 290, und Maßnahmen der Verkehrslenkung wurde nicht geprüft.
B247	NI	B247-G10-NI-TH	OU Duderstadt	Indirektes Eingehen auf BUND-Vorschlag	Vorschlag wird abgelehnt	Mit einem Ausbau auf vorhandener Trasse könnten "die Ziele nicht erreicht und die bestehenden Probleme nicht behoben wer-

						den". Der Ausbau im Bestand sei "nicht wirtschaftlich". Flüsterasphalt z.B. (für 21 € je m ²) wurde nicht geprüft.
A14	BB-ST	A14-G20-ST-BB	Karstädt - Dahlenwarleben	Erwähnt	Keine Prüfung	Straßenbauverwaltung hat BUND-Vorschlag nicht an BMVI gemeldet. Formale Ablehnung nachgeschoben als Ablehnung „Null-Plus-Variante“: Einbahniger (2- o. 3-streifig) Ausbau der vorhandenen B 189 erfülle nicht die "verfolgten Planungsziele". Der Gesetzgeber habe Ziel „Neubau einer Bundesautobahn“ . Die "Verringerung von Verbindungs- und Erreichbarkeitsdefiziten (könne) nicht erreicht werden". Geprüft würde es aber offensichtlich nicht.
B96	BB	B96-G10-BB	OU Fürstenberg	Nicht erwähnt	Keine Prüfung	Varianten wurden untersucht. "Mittelvariante" aber nicht. Auch nicht: Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen (Mautausweichverkehrsproblem).
B190	BB	B190n-G10-ST-NI-T1-ST	B 4-B 189 (Seehausen)	Nicht erwähnt	Tlw. Bestandsausbau/OU	RQ 15,5 sei nicht realisierbar. Null-Plus-Varianten im Zuge vorhandener Straßen untersucht und von Pretzier bis zur A 14/Seehausen ist Null-Plus-Variante geplant, mit einigen OU (Ritzleben, Binde, Kläden und Leppin).
B87	BB	B87-G80-BB-T1-BB	OU Lübben	Nicht erwähnt	Keine Prüfung	Indirekt: Ausbau im Bestand sei "nicht möglich" wegen angebautem Querschnitt mit geringer Breite, geringer Leistungsfähigkeit, niedriger Verkehrsqualität.
A100	BE	A100-IP10-BE-IP	AD Neukölln-Stork.Str.	"Laufend"/Bezugsfall	Keine Beteiligung	Als "Laufend/Fest disponiert" eingestuft, aber die betroffenen Abschnitte als "ohne Planung" dargestellt sind
B87n	SN	B87-G21-SN-BB-T1-SN	Leipzig-Torgau	Nicht erwähnt	Keine Prüfung	Variantenvergleiche (Einordnung "WB")
B19	TH	B19-G30-TH-T5-TH	OU Meiningen	BUND-Meldung nicht erwähnt	Keine Prüfung	Vorschlag südliche Umfahrung von Helba, von Meiningen bis zur L 1140 bei Utendorf mit geringe-

						ren Eingriffen nicht diskutiert. Ein Ausbau im Bestand wird abgelehnt
B19 Süd	TH	B19-G30-TH-T2-TH	Wilhelmsthal - Eisenach	Nicht erwähnt	De facto keine Prüfung	Indirekte Ablehnung: Mit einem Ausbau der Ortslage könne die gewünschte Verkehrsqualität einer EKL 1 nicht bereitgestellt werden. Flüsterasphalt etc. wurde nicht erwogen. Auch nicht: Vorschlag weiträumige Verkehrslenkung.
A33	NRW	A33-G10-NI	Nordring Osnabrück	Nicht erwähnt	Keine Prüfung	Weder temporäre Freigabe der Standstreifen auf der A 30 noch Optimierung Autobahnkreuzes Lotte/Osnabrück, Erweiterung A 30 auf 6 Fahrstreifen geprüft.
B64	NRW	B64/B51-G10-NW	OU Warendorf etc.	Erwähnt	Vorschlag abgelehnt	"Der BUND reicht einen Alternativvorschlag ein (siehe Anlage)" (Anlage fehlt). Die vom BUND vorgeschlagene Bahn-Alternative sei "nicht BVWP-relevant".
A445	NRW	A445-G10-NW	Werl - Hamm/Rhynern	Erwähnt	PRINS unvollständig	Die Landesregierung hat im Rahmen ihrer Priorisierung um die Alternativenuntersuchung gebeten. Auch nicht bedarfsplanpflichtige Umbaumaßnahmen (2+1) sollten geprüft werden. Ergebnis ist nicht nachvollziehbar.
A46	NRW	A46-B7-G41-NW-T1-NW	Hemer - Arnsberg-Neheim	Nicht dargestellt in PRINS	Alternative tlw. geprüft	Netzlösung BUND gutachterlich geprüft. Hat besseren NKV als Neubau (6,7 statt 3,1). Netzlösung in den PRINS selbst nicht dargestellt, muss gesucht werden. Aber kein Einstufungsvorschlag, weil es "nur eine Alternative" ist.
B62/508	NRW	B62/B508-G30-NW	Kreuztal - Erndtebrück	Nicht erwähnt	Keine Prüfung	Alternativen des bestandsnahen Ausbaus wurden nicht betrachtet.
A49	Hessen	A49-IP10-HE-IP		"Lau-fend"/Bezugsfall	Keine Beteiligung	
B414	RP	B414n-G10-RP	OU Kirburg	Nicht erwähnt	Keine Prüfung	Aus- und Umbau der Ortsdurchfahrt wird nicht untersucht.

A1	RP	A001-G10-NW-RP-T01-RP	Kelberg - Blanckenheim	Nicht erwähnt	Keine Prüfung	Alternative der Nutzung und Umwidmung der B 51 wurde nicht betrachtet.
A643	RP	A643-IP10-RP-IP	Wiesbaden/Schierstein-Rheinbrücke	"Laufend"/Bezugsfall	Keine Beteiligung	Vorschlag einer flächensparenden Nutzung der Standstreifen wurde nicht untersucht. Minister Dobrindt verlangte den Anbau von zwei Fahrstreifen.
B10	BW	B10-G11-RP	Hinterweidental - Landau	Nicht erwähnt	Keine Prüfung	Kein Eingehen auf den Alternativvorschlag des BUND: Ausbau der Queichtalbahn auf zwei Gleise plus Elektrifizierung. Weiträumige Verkehrslenkung über die teilweise im sechsspürigen Ausbau befindliche A 6 und die französische A 4. Optimierungsmaßnahmen an den Anschlussstellen der B 10.
B10 2	RP/BW	B36/B293-G10-RP-BW-T1-RP	Rheinbrücke bei Wörth	Tlw. erwähnt	Tlw. geprüft	Nord- und Südvariante wurden untersucht. Nicht der Vorschlag einer Ersatzbrücke statt einer zweiten Brücke des BUND.
B39	BW	B39-G10-BW	OU Eilhofen	Nicht erwähnt	Keine inhaltl. Prüfung	Die vom BUND geforderte Tunneltrasse in Ortslage schneidet "unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit schlechter ab." Gutachterlich wurde diese Alternative offenbar nicht geprüft.
A98	BW	A98-G100-BW	Rheinfeld - Tiengen	Nicht erwähnt	Nicht geprüft	BUND hat Taltrasse einschl. Tunneln in Ortsnähe vorgeschlagen plus Elektrifizierung der Hochrheinbahn vorgeschlagen. Laut PRINS wurden eine "Vielzahl von Varianten" untersucht. Die "Bergtrasse ist mit Ausnahme der Aspekte Umwelt (Fauna, Flora) bei allen anderen BUND-Kriterien (Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Raumordnung, Umwelt, Mensch) vorteilhafter als alternative Taltrassen."
B30/31	BW	B030-G10-BW	Meersburg-Ravensburg	Nicht erwähnt	Nicht geprüft	Die Alternativen wurden nicht geprüft. BUND hatte eine Optimierung der Bodenseegürtelbahn und ein Bodensee S-Bahn Konzept vorgeschlagen sowie Prü-

						fung eines Tunnels bei Hagnau. Bei den Straßenvarianten sollte eine Ostumfahrung von Meckenbeuren unter Nutzung bestehenden Straßen, für Friedrichshafen eine zwei-, maximal dreispurige Variante geprüft werden.
B173	BY	B173-G011-BY	Lichtenfels (A 73) - Kronach	Nicht erwähnt	Keine Prüfung	Nur Trassenvarianten und Korridore untersucht, nicht die vom Bund Naturschutz vorgeschlagene Troglösung.
B26	BY	B026-G044-BY	Schweinfurt - Karlstadt	Nicht erwähnt	Keine Prüfung	Ausbau der Werntalbahn das bestehende Autobahnnetz (A 7 und A 3) als Alternativen nicht untersucht. Karlstadt-A3 ist nur im Weiteren Bedarf. Die östliche Teilstrecke AK Schweinfurt/Werneck (A 7) – Karlstadt ist im VB.
B470	BY	B470-G030-BY	OU Forchheim	Nicht erwähnt	Keine Prüfung	Auf den Vorschlag des BUND Naturschutz wird nicht eingegangen (weiträumige Lenkung des Schwerlastverkehrs. Maßnahmen gegen den Mautausweichverkehr).
A6	BW/ BY	A6-G60-BW-BY	AK Weinsberg – Landesgrenze Bayern	Nicht erwähnt	Keine Prüfung	Straßenvarianten wurden untersucht, aber nicht die vorgeschlagenen Bahnalternativen.
B48	RP	B48n-G10-RP	OU Klingenstein	Nicht erwähnt	Nicht geprüft	Trassenvarianten wurden untersucht, nicht aber die ortsnahe. BUND fordert 1. die Nullvariante, 2. (wenn eine Umfahrung weitergeplant werden sollte) die Prüfung der Variante A (kleine, ortsnahe Umgehung)
B427	RP	B427n-G30-RP	OU Bad-Bergzabern	"Laufend"/Bezugsfall	Keine Beteiligung	
B25	BY	B025-G010-BY-T06-BY	OU Dinkelsbühl	Ausdrücklich erwähnt und Antwort Straßen-Bauamt	Prüfungsdok. fehlt in PRINS	Es gab eine „ergebnisoffene Untersuchung von Varianten“ im Westen, Osten und in bahnparalleler Lage. Bürgerentscheid vom 27.09.2009 für die Ostumfahrung. „Der Bund Naturschutz hat im Rahmen der Projektanmeldung einen Alternativenvorschlag eingereicht (Vorschlag BN

						und Stellungnahme StBA „siehe Anlage“). Kein Gutachterprüfung Ausweitung der Maut ab 2018, konsequente Geschwindigkeitsüberwachung, Vorschlag zur Einhausung entlang Bahntrasse.
A7	BY	A007-G020-BY-BW	D Hittistetten - AS Memmingen-S	Erwähnt	Anlage mit Prüfungs-dokument fehlt	Das "beiliegende PDF-Dokument" fehlt. Der Ausbau erfolgt bestandsorientiert und auf vorhandener Trasse ohne größere Abweichungen in Lage und Höhe. Zum Alternativvorschlag des Bund Naturschutz in Bayern hat Autobahndirektion Südbayern Stellung genommen. Gefordert wurde Erweiterung der parallelen Illertalbahn zwischen Ulm und Kempten auf zwei Gleise, Elektrifizierung dieser Strecke. Zusätzlich wäre eine temporäre Freigabe der Standstreifen mit Hilfe von Wechselverkehrszeichen und Geschwindigkeitsbegrenzung möglich.
B15	BY	B015-G999-BY	Landshut - Rosenheim	Erwähnt	Tlw. beachtet	OU Landshut (A 92 - B 299) im VB; B 15n in WB ("Dummyprojekt"). BUND-Vorschlag: Verkehrslenkung auf die im Ausbau befindlichen A 99 und A 99. Innerörtliche Maßnahmen in Landshut. Einzelfallprüfung von Ortsumfahrungen
A8	BY	A008-G010-BY	Rosenheim-Salzburg	Erwähnt	Verweis auf Stellungnahme der Autobahndirektion (externes Dok.)	Zum Alternativvorschlag des Bund Naturschutz in Bayern e.V. (Nutzung Standspuren) siehe Stellungnahme der Autobahndirektion Südbayern vom 05.11.2013. Ausbau der A 8 auf 65 km auf 4 Fahrspuren mit 2 durchgehenden Standstreifen (Breite 28m), die mit Hilfe von Wechselverkehrszeichen temporär als Fahrstreifen genutzt werden können. Die Geschwindigkeit ist auf maximal 120 km/h zu begrenzen

B388	BY	B388-G050-BY	OU Passau	Nicht erwähnt	Nicht geprüft	Das vom Bund Naturschutz vorgeschlagene Transitverbot für Schwerverkehr wird abgelehnt: Es habe "sich gezeigt, dass unter den gegebenen Umständen unter Berücksichtigung von § 45 (1) Nr. 3 StVO diese Vorgehensweise nicht umsetzbar ist und kaum zu überwachen wäre." Nicht beachtet wird die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ab 2018.
B21	BY	B021-G010-BY	OU Bad Reichenhall	Nicht erwähnt	Nicht geprüft	Alternative Bund Naturschutz nicht untersucht: Bestandsorientierter Ausbau der B 20/21 vom Gablerknoten bis zum Festplatz Bad Reichenhall, von dort den Neubau zur B 20 an. Flankierend Umgestaltung und Umbau von Straßen in der Ortslage.

Die Übersicht der BUND-Alternativen finden Sie hier:

http://www.bund.net/themen_und_projekte/mobilitaet/infrastruktur/fernstrassenplanung/bund_alternativen/

gez. Olaf Bandt
 Bundesgeschäftsführer
 Politik & Kommunikation

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, BUND
Am Köllnischen Park 1
10170 Berlin

Fon 030/27586-0
Fax 030/27586440
Mail info@bund.net

