



Desaster im Dutzend: Zwölf Autobahnen, die kein Mensch braucht

Vorwort Olaf Bandt	3
Hintergrund: Die Methode hinter dem Straßenbauwahn in Deutschland	5
• Überblickskarte Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen gemäß Bedarfsplan	13
• Asphalt statt Wald: Die A 49 durch den Dannenröder Wald – Ein Lehrstück für die Durchsetzung eines Autobahnneubaus	14
Desaster im Dutzend: Ausgewählte Autobahnen und autobahnähnliche Bundesstraßen	
• Die A 20 Küstenautobahn: Ein sieben Milliarden teures ökologisches Desaster	16
• B 96 – Neubrandenburg–Oranienburg: Acht Ortsumfahrungen als Schnellstraße zwischen zwei Autobahnen	18
• A 39 Lüneburg–Wolfsburg: Milliardenprämie für Naturzerstörung in Niedersachsen	20
• B 190: Leere Straße, große Schäden	22
• Und ewig grüßt die A 46. Die teuerste Ortsumfahrungsbahn Deutschlands	24
• Achtspuriger Ausbau der A 3 von Leverkusen bis Oberhausen: Flächen sparen und intelligente Lösung streng untersagt	26
• A 553 – Neue Rheinspange südlich Köln: Vorrang für die Wirtschaft	28
• A 100 – Eine Stadtautobahn für eine autogerechte Stadt, die Berlin weder braucht noch will	30
• B 10 – Transitautobahn durch das Biosphärenreservat Pfälzerwald	32
• Hochrheinautobahn A 98: Eine Sackgassen–Autobahn am Schwarzwaldhang	34
• B 26n Würzburg – Unnötiger geht's nicht: Verkappte neue Autobahn in Salamtaktik	36
• B 15n Landshut–Rosenheim: Eine fiktive Autobahn zerschneidet wertvolle, bayerische Kulturlandschaft	38
Lösungen: Die Bedarfsplanüberprüfung 2022 als Schritt zu einer nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsplanung des Bundes nutzen	40
Literatur	42
Abkürzungen	43
Impressum	44

Vorwort Olaf Bandt

Den CO₂-Ausstoß schnell absenken und wertvolle Ökosysteme schützen: Zu diesen Zielen hat sich die Bundesregierung international und national verpflichtet. Angesichts der sich zuspitzenden Klimakrise und des dramatischen Verlusts der Artenvielfalt sind sie eigentlich alternativlos. Das ist in den Köpfen der maßgeblichen Verkehrspolitiker nicht angekommen. Die heftigen Proteste gegen den Bau der A 49 durch den jahrhundertealten Dannenröder Wald machten diesen Konflikt deutlich. Doch es gibt noch viele weitere klimaschädliche, naturzerstörende, überbeuerte und unnötige Fernstraßenprojekte, die noch verhindert werden können.

Insgesamt ist bis zum Jahr 2030 der Neu- oder Ausbau von sage und schreibe 1.360 Bundesfernstraßenprojekten, also Autobahnen und Bundesstraßen, als „Bedarf“ anerkannt. Darunter 850 Kilometer Autobahnneubau. Das darf so nicht kommen. Der BUND stellt in dieser Broschüre, zwölf desaströse, d. h. besonders umweltschädliche, überdimensionierte und auch verkehrlich sinnlose Straßenbauprojekte vor. Bei jedem von ihnen gibt es einfach umsetzbare, kostengünstige und problemlösende Alternativen. Diese wurden aber von den jeweiligen Bundesländern, vom Bundesverkehrsministerium sowie vom Bundestag schlichtweg ignoriert. Der BUND hatte die meisten dieser Alternativen bereits 2013 bei den zuständigen Länderbehörden angemeldet und anschließend bei der Öffentlichkeitsbeteiligung auf Bundesebene. Wir stellen sie erneut dar und fordern deren Umsetzung; statt weiterhin Wälder, Felder und Wohngebiete zuzubetonieren und dem Klima zu schaden.

Wir zeigen auch, wie in Deutschland ein Planungssystem für Fernstraßen aufgebaut wurde, das als einziges Ziel hat, das Verkehrsaufkommen von Pkw und Lkw zu steigern und dafür Klima- und Biodiversitätsziele systematisch ignoriert. Das Planungssystem ist skandalös: Es setzt sowohl geltendes europäisches Naturschutzrecht außer Kraft, begünstigt Rechentricks und Manipulationen zur Anhebung des Nutzens sowie zur Senkung der Kosten von Straßenneubauten, während gleichzeitig die realen Baukosten durch die Decke gehen. Zudem höhlte es die gerichtlichen Kontrollmöglichkeiten systematisch aus und führt Öffentlichkeitsbeteiligung nur als Pseudo-Partizipation durch.

Die verkehrspolitischen Probleme bleiben indessen ungelöst. Die des Straßenerhalts, des europäischen Güterverkehrs, der Überlastung von Infrastrukturen und den Verkehrssicherheitsproblemen in unseren Städten. Eine Lösung dieser Probleme wird, wie hier gezeigt, nur mit einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätsplanung, einer verkehrssparenden Raum- und Stadtentwicklung und fairer Öffentlichkeitsbeteiligung auf einem „Level Playing Field“ mit Alternativenprüfung zu erreichen sein.

Die Bundestagswahl 2021 bietet die Chance, die zerstörerische und teure Straßenbauorgie in Deutschland endlich zu stoppen. In den Koalitionsvertrag einer künftigen Regierung gehören die Verpflichtung, dass sich die Planung des Fernstraßenbaus in Deutschland künftig an den internationalen und nationalen Klima- und Naturschutzziele ausrichtet. Dafür braucht es einen sofortigen **Neubaustopp** für Fernstraßen.

Die 2022/23 fällige Überprüfung des aktuellen Bedarfsplans muss für eine Neu-Ausrichtung des Verkehrswegeinvestitionen genutzt werden. Europarechtlich zwingend ist dafür die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung“ (SUP) der Netze und der Projekte. Die wurde beim letzten Bedarfsplan unterlassen. Bis zu dieser Überprüfung brauchen wir ein **Moratorium** für Neubauplanungen von Bundesfernstraßen.

Olaf Bandt
Vorsitzender des BUND e.V.



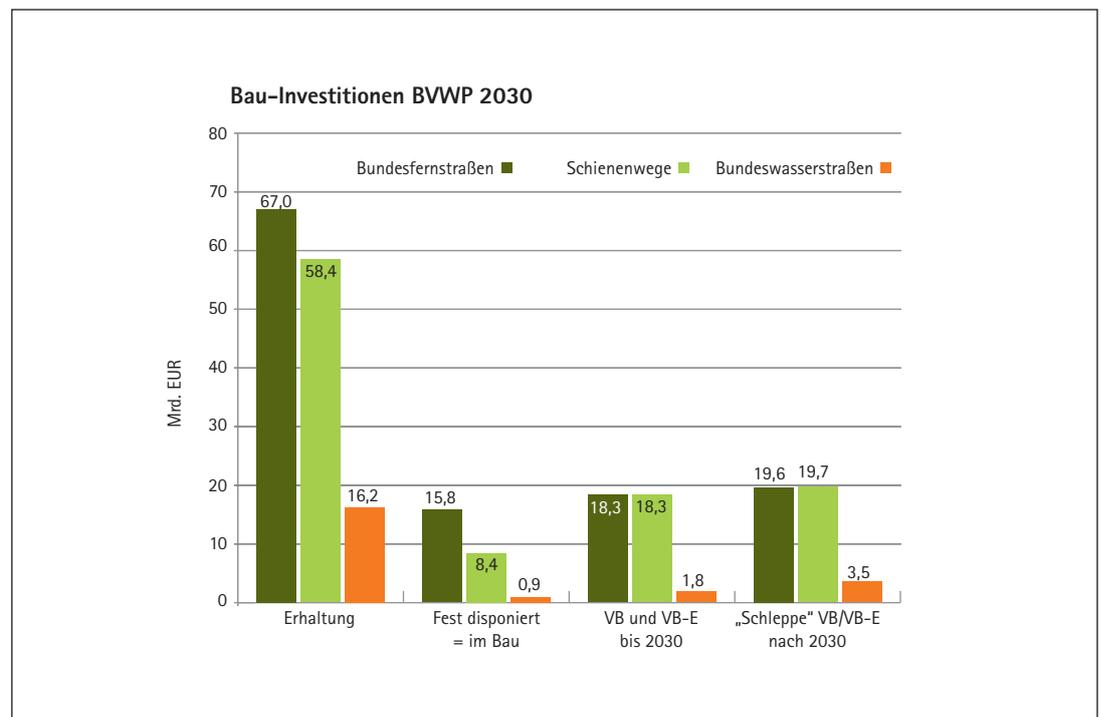
© BUND e.V. 2021

Hintergrund: Die Methode hinter dem Straßenbauwahn in Deutschland

Im Folgenden wird aufgezeigt, welche methodischen Kniffe beim 2016 vorgelegten „Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030“ und dem daraus abgeleiteten Fernstraßenausbaugesetz angewendet wurden, um einen Straßenbaumaximalplan zu verabschieden und diesen gegen alle Widerstände durchzusetzen. Der naheliegende Gedanke von Bürger*innen, es gäbe in einer rechtsstaatlichen Demokratie ausreichende „checks and balances“, um einen 270 Milliarden Euro teuren Plan für alle Verkehrsträger auf vernünftige Ziele auszurichten, um Alternativen zu prüfen, Umweltfolgen zu berücksichtigen, die Öffentlichkeit ernsthaft zu beteiligen und um notfalls vor Gericht sicher zu stellen, dass die gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden, erweist sich im Bereich des Fernstraßenbaus leider als falsch.¹ Hier deshalb ein Praxisleitfaden, wie derzeit mit Rechenricks, falschen Prognosen und der Missachtung geltenden Rechts wertvolle Naturräume für nutzlose, klimaschädliche und völlig überbeuerte Autobahnen und Bundesstraßen zubetoniert werden:

1. Setze milliarden schwere Fehlanreize zum Bau unnötiger Autobahnen

Ganze 120 Milliarden Euro will die Bundesregierung von 2015 für Erhalt, Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesfernstraßen) ausgeben.² Diese Kosten trägt zu 100 Prozent der Bund. Auf dem Papier wählt der Bundestag zwar die Projekte aus, es sind aber die Länder, die die Straßenbauprojekte anmelden. Wenn diese viele, große und teure Vorhaben in den Bedarfsplan bekommen, fließen mehr Bundesmittel in ihr Land und in Aufträge für „ihre“ Bauindustrie. Der Freistaat Bayern brachte im Jahr 2015 insgesamt 277 Fernstraßenprojekte in den Bedarfsplan und bekommt dafür nun zwölf Milliarden Euro allein für den Fernstraßen aus- und -neubau in Bayern. Weitere Milliarden fließen für den Erhalt. Die Länder mit den überbeuertesten Bauvorhaben werden belohnt. Mit diesem Planungs- und Finanzierungssystem stimuliert die Bundesregierung den Bau vieler unnötiger und überdimensionierter Straßen.



¹ Um den Text lesbar zu halten, werden nur Arbeiten mit grundsätzlichem Charakter in Fußnoten aufgeführt.

² Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 14.

Abbildung 1: Bau-Investitionen BVWP 2030

Quelle: Grünbuch nachhaltige Planung der Verkehrsinfrastruktur, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V., Berlin 2018, Seite 4.

2. Plane nach dem Motto: „Höheres Tempo, Wirtschaftlichkeit: geschenkt, eigene Ziele: egal“

Das Ergebnis dieser Wunschlistenpolitik: Der gesetzlich fixierte Bedarfsplan bis zum Jahr 2030 enthält 1.360 Fernstraßenvorhaben – von 200 Kilometer langen Autobahnen bis zu zwei Kilometer langen Ortsumfahrungen. Davon können 1.085 sofort und parallel in der ganzen Republik planerisch vorangetrieben werden.³ Die Auftragsverwaltungen der Länder beginnen mit dem Bau möglichst vieler Projekte gleichzeitig, oft mit den Unnötigsten zuerst, um diese gegen eine Streichung zu immunisieren. Denn peinliche Investitionsruinen wie „Soda“-Brücken, die nur „so da stehen“, gilt es zu vermeiden.

Dem Fernstraßen-Bedarfsplan und dem „Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030“ liegen, anders als bei den Schieneninvestitionen keine Netzkonzeption und auch keine Verkehrsträger übergreifende Strategie zugrunde. Die in diesem Plan aufgeführten Ziele „Treibhausgas- und Schadstoffemissionen reduzieren“, „Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft“, „Lebensqualität in Regionen und Städten verbessern“ wurden nie konkretisiert, sondern dienen der Außendarstellung. Ausschlaggebend für die Festlegung von Bedarf und Dringlichkeit der Projekte waren die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung, kurz NKU. Die NKU reagiert jedoch zu 90 Prozent nicht auf die genannten Ziele – sondern fast ausschließlich auf monetarisierte, in Geld bewertete Zeitgewinne.⁴ (siehe Abbildung 2)

Das geht so: Werden durch höhere Geschwindigkeiten oder kürzere Neubau-Fahrstrecken Minuten eingespart, werden diese Zeitgewinne privater Pkw-Fahrer mit bis zu 25 Euro pro Stunde als fiktiver Geldnutzen berechnet. Fünf Minuten Zeiteinsparung pro Pkw multipliziert mit 15.000 Pkw am Tag auf 80 Jahre Lebensdauer der Straße hochgerechnet, „rechtfertigen“ schon alleine den Bau von 30 Kilometer Autobahn als

angeblich wirtschaftliche Investition. Straßenbau leicht gemacht! Denn die Summe des in Geld bewerteten Nutzens im Zähler muss die Summe der Bau und Unterhaltskosten im Nenner übertreffen und über 1,0 kommen. Um sicher zu gehen, dass es sehr viele Projekte in den Bedarf schaffen, werden vier weitere Faktoren, die auf Zeitgewinne zurückgehen als Nutzen bewertet (Betriebskosteneinsparungen, schnellere Ladungstransportzeiten, mehr „Zuverlässigkeit“ durch Staubeseitigung und „Impliziter Nutzen durch zusätzliche Mobilität“, was immer damit gemeint ist)⁵. Eigentliche Funktion der NKA ist, aus der Flut der Vorhaben, die die Länder anmelden, die Besten auszuwählen, die auch finanzierbar sind. Allerdings wurden die Projektschleusen im Jahr 2016 dadurch weit geöffnet, dass die Wirtschaftlichkeitsschwelle für Bedarfsprojekte von 4,0 im Jahr 2003 auf 1,0 im Jahr 2016 gesenkt wurde. Und nicht nur das: Falls ein Projekt die Wirtschaftlichkeitsschwelle des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) von 1,0 zu verfehlen droht, bietet die intransparente NKA zahlreiche Möglichkeiten, das Ergebnis schön zu rechnen (z. B. Absenkung der Baukosten oder Erhöhung der Geschwindigkeit und damit der Zeitgewinne).

Das Ziel einer sinnvollen Projektauswahl wird mit einer solchen Nutzen-Kosten-Untersuchung verfehlt. Erfüllt hingegen wird das Ziel des damaligen Verkehrsministers Alexander Dobrindt, einen Straßenbaumaximalplan aufzustellen. Weniger als ein Prozent bzw. 15 der angemeldeten 1.600 Projekte fielen durch die NKA und landeten im Töpfchen „kein Bedarf“. Ein Verfahren, das die eigenen Ziele nicht misst und einen Nutzenfaktor mehrfach wertet, ist wissenschaftlich unzulässig. Die Bundestagsabgeordneten der Großen Koalition können sich hinter der vermeintlich objektiven Kosten-Nutzen-Analyse gut verstecken und vor Ort verkünden, ein investierter Euro bringe z. B. vier Euro gesellschaftlichen Nutzen. Gleichzeitig handelten sie hinter verschlossenen Türen die Projektlisten für ihre Länder und Wahlkreise mit befreundeten Verbänden aus. In Wahrheit

³ Vgl. die Anlage zum sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) vom 23.12.2016.

⁴ Vgl. das BUND Grünbuch „Nachhaltige Planung der Verkehrsinfrastruktur“ (2018), S. 6: https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_gruenbuch_bvwp.pdf.

⁵ Beim Nutzenfaktor „impliziter Nutzen“, für den die BMVI-Gutachter zugeben, dass es „keine Empirik“ gibt, bewerten sie zusätzliche Fahrten, längere Wege und den Umstieg von der Bahn auf die Straße positiv. Die Definition: „Die Reise wird unternommen, wenn der Nutzen am Zielort abzüglich des Aufwands der Hin- und Rückfahrt größer ist als der Nutzen am Startort.“ Der autofahrende Homo Öconomicus kalkuliert alle Fahrten vorab durch und die Gutachter für ihn: „Der implizite Nutzenzuwachs durch den Ortswechsel für den ‚durchschnittlichen Wechsler‘ entspricht 34 EUR.“ Damit wird der durch Straßenbau erzeugte und eigentlich problematische Neuverkehr zur Begründung für mehr Straßenbau. Vgl. Intraplan Consult u. a. (2014) Bewertungsmodul A – Entwurf Endbericht Grundsätzliche Überprüfung der Nutzen-Kosten-Analyse, Teil 2, S. 319.

glichen, so die Beobachtung eines erfahrenen Abgeordneten, die Verhandlungen über die Auswahl der Straßenprojekte einem „orientalischen Basar“.

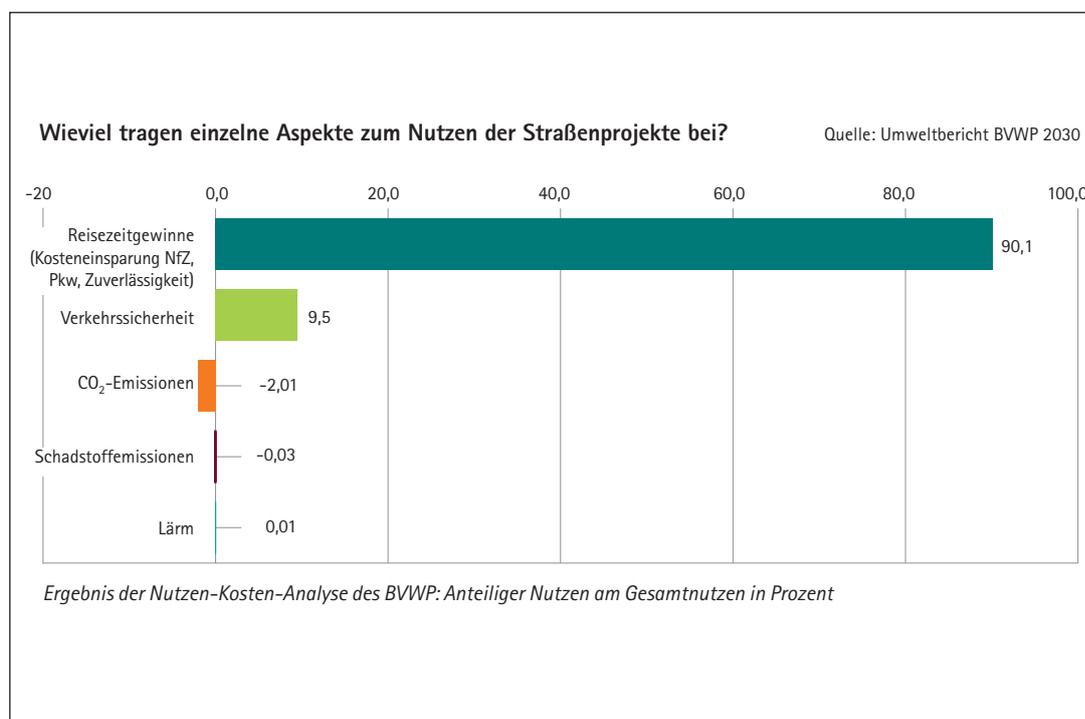
3. Ignoriere den Klimaschutz komplett

Die Umsetzung des BVWP 2030 und des Bedarfsplans erhöht die CO₂-Emissionen. Das bestätigten die Verkehrsgutachter bei der Bundestagsanhörung am 7.12.2016 auf Nachfrage. Laut Prognosen im BVWP sollen bis 2030 die Verkehrsanteile des Straßengüterverkehrs von 72 auf 73 Prozent ansteigen, während der Güterverkehr der Bahn bei 18 Prozent stagniert. Auch im Personenverkehr soll der Bahnanteil laut BVWP-Prognosen bei sieben bis acht Prozent bis 2030 stagnieren (vgl. Abbildung 4). Das Klimaschutzgesetz vom 12.12.2019 verlangt aber eine Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehr um 42 Prozent bis 2030 beziehungsweise um 68 Millionen Tonnen (von derzeit 163 Millionen Tonnen).⁶

Wie groß der Beitrag der Infrastrukturplanung zum Klimaschutz sein könnte, wenn Verkehr auf die Schiene verlagert wird, belegt ein Gutachten für das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) aus dem Jahr 2016 (vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt, DLR u. a.): Eine Verdoppelung der Schienengüterverkehrsanteile bis 2030 wäre möglich, mit dem Effekt einer Minderung der CO₂-Emissionen um acht bis zehn Millionen Tonnen. Dazu wären dringend ein Paradigmenwechsel in der Verkehrsinfrastrukturpolitik und eine Politik der Verkehrsverlagerung nötig.

4. Mache geltende Verfahren zum Schutz von Umwelt und Natur wirkungslos. Kooperiere nicht mit dem Umweltministerium

Durch die Umsetzung des BVWP 2030 beziehungsweise des Fernstraßenbedarfsplans werden laut offiziellem



⁶ Gesetz zur Einführung eines Bundes-Klimaschutzgesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften vom 12.12.2019, Anlage 2.

Abbildung 2: Wieviel tragen die einzelnen Aspekte zum Nutzen der Straßenprojekte bei?

Quelle: Grünbuch nachhaltige Planung der Verkehrsinfrastruktur, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V., Berlin 2018, Seite 9.

Umweltbericht zum BVWP in Deutschland 171 Natura-2000-Gebiete „wahrscheinlich erheblich beeinträchtigt“. Diese Gebiete entsprechen der höchsten europäischen Naturschutzkategorie. Zudem werden 1.000 Kilometer schützenswerter, großer Lebensräume (wie Wälder, Feucht- und Trockengebiete) durchschnittlich und 22.000 Hektar Fläche beansprucht.⁷ Obwohl erstmals die europarechtlich geforderte Strategische Umweltprüfung (SUP) durchgeführt werden musste, wurden vom Bundesverkehrsministerium natur- und flächenschonende Alternativen nicht geprüft, Straßenprojekte nicht geringer dimensioniert, Ausbaualternativen ignoriert und groß dimensionierte, autobahnähnliche Ortsumfahrungen zugelassen, ohne innerörtliche Alternativen zu prüfen.

Wie kann das passieren? Das Verkehrsministerium konnte oder wollte sich mit dem Umweltministerium (BMU) über die Umweltprüfung nicht einigen. Der damalige Verkehrsminister Alexander Dobrindt veröffentlichte 2016 den BVWP ohne BMU-Zustimmung in der Gewissheit, dass die ebenfalls reich mit Infrastrukturprojekten beschenkten SPD-Länder ausreichend Druck auf das BMU ausüben, dem Plan zuzustimmen. Ausgeschaltet wurde die Umweltbewertung dadurch, dass sie nur auf die Ausbauprojekte der Engpassbeseitigung angewendet wurde, nicht aber auf die viel umweltkritischeren Neubauvorhaben. Die Prüfung von Umweltalternativen wurde quasi auf spätere Projektplanungsphasen verschoben. Die Stellungnahme des Umweltbundesamts vom 29.4.2016 zum Entwurf des BVWP und zum Umweltbericht kritisierte, das Flächeneinsparziel,⁸ die Ziele der Lärm-, Schadstoff- und Treibhausgasminderung sowie der Schonung von Naturschutzgebieten und von unzerschnittenen Räumen würden verfehlt. Außerdem würden die Vereinbarungen zur Prüfung vernünftiger Alternativen nicht eingehalten. Die Kritik blieb ebenso folgenlos wie eine ähnliche des BMU.

5. Baue auch dort, wo du nachgewiesen hast, dass das Straßennetz völlig ausreichend ist: Der Beitrag der Raumordnung

Das Gutachten des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung zur Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) im BVWP ermittelte, dass die 84 deutschen Oberzentren bei der Straßen-Verbindungsqualität in keinem einzigen Fall als „ungenügend“, in drei Fällen als „mangelhaft“, in zehn als „ausreichend“ und in allen anderen Fällen als sehr gut bis befriedigend angebunden seien. Deutschland ist also durch Fernstraßen praktisch vollständig erschlossen. Im „Methodenhandbuch zum BVWP 2030“⁹ heißt es, „Handlungsbedarf“ bestehe dann, wenn die Bewertung „ausreichend oder schlechter“ sei. Die meisten Straßenprojekte des Bedarfsplans werden aber trotzdem auch dort gebaut, wo „sehr gute“ und „gute“ Verbindungsqualitäten bestehen.¹⁰ Denn in der Raumordnungsbewertung der Projekte wurden diese Erkenntnisse ausgeblendet. Stattdessen wurden mit Hilfe idealer Luftliniengeschwindigkeiten ohne Berücksichtigung von realem Verkehrsaufkommen und Topographie Hunderte zusätzlicher Straßenprojekte begründet.

Nachdem einige politisch gewollte Projekte das Prädikat „hohe Raumbedeutung“ durch die RWA verfehlten, senkte das BMVI zudem nach der Beteiligungsphase der Öffentlichkeit und ohne fachliche Begründung 2016 die Schwellenwerte für eine „hohe“ Raumwirksamkeit ab. So konnten zum Beispiel die A 20-Küstenautobahn und 40 weitere Straßenprojekte nachträglich höher bewertet werden.

Ein weiteres Manko: Der RWA liegt ein fast 100 Jahre altes System zugrunde, indem Ober- und Mittelzentren durch Versorgungsfunktionen Verkehr erzeugen, das jedoch heute weitgehend durch den allgemeinen Online-Handel und den Online-Fachhandel mit ihrer ausgeklügelten Lieferlogistik ersetzt wurde. Die RWA ignoriert die Digitalisierung komplett.

⁷ Vgl. Arge Bosch, Baader. GFP (2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan. i.A. BMVI, S.134 ff.

⁸ Das Umweltbundesamt errechnete, dass der BVWP zu einen täglichen Flächenneuverbrauch von 2,9 ha führe und damit doppelt so hoch sei wie vereinbart. Die „Begrenzung des Flächenverbrauchs“ war offizielles Planungsziel des BVWP und des Ausbaugesetzes. Vgl. Stellungnahme des Umweltbundesamts zum Entwurf des BVWP 2030 mit Umweltbericht (2016), S. 3.

⁹ PTV-Group u. a. (2016): Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030. Entwurfsfassung. Karlsruhe u. a. S. 286

¹⁰ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung/BMVI (2015): Entwurf der Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse der Bundesverkehrswegeplanung 2015, S. 18., (vgl. Abbildung 3)

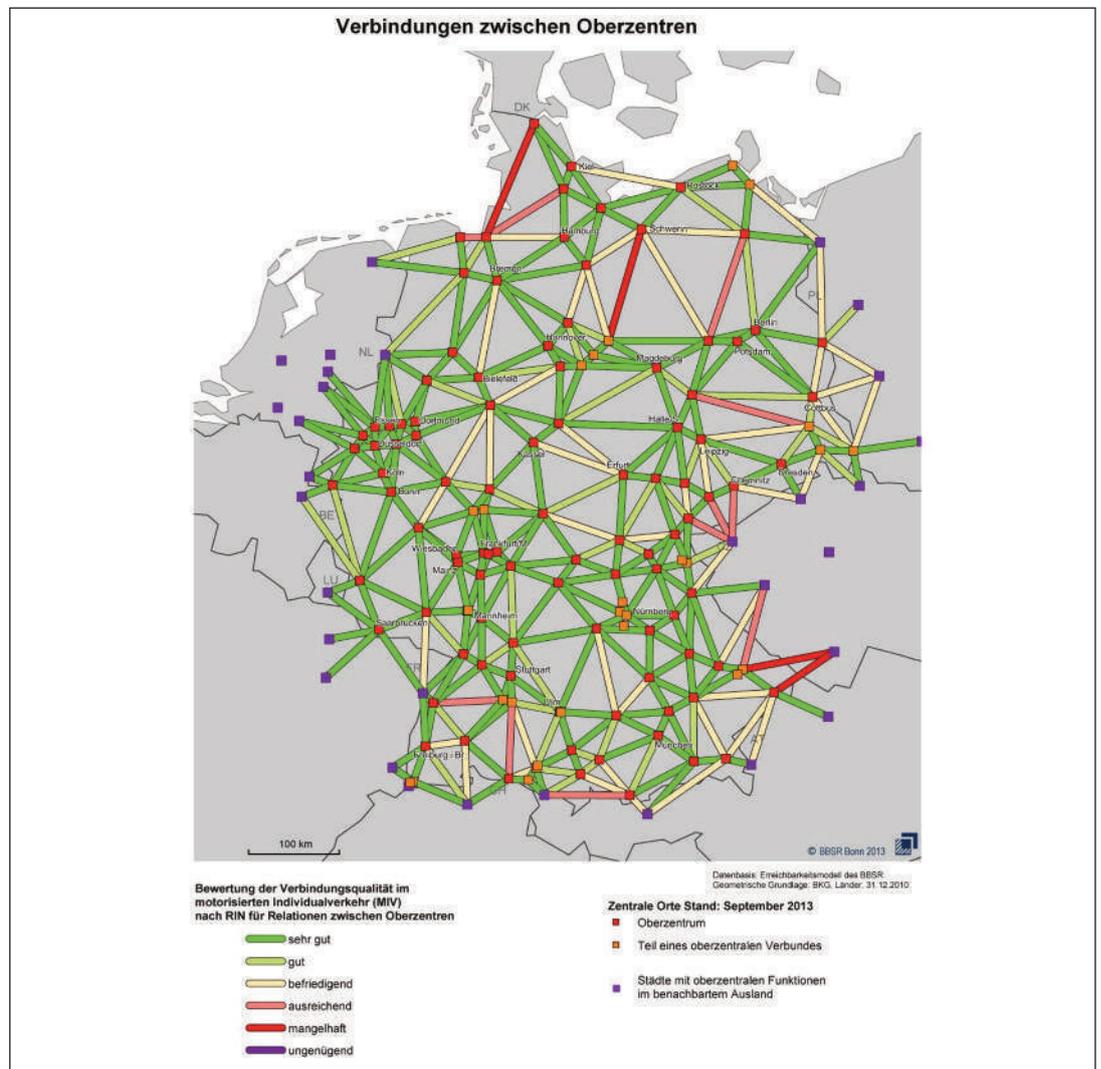


Abbildung 3: Verbindungsqualität zwischen Oberzentren im Straßenverkehr

Quelle: BBSR/BMVI (2014): Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse Bundesverkehrswegeplanung 2015, S. 18.

6. Sorge für dauerndes Wachstum von Straßenverkehr und Straßenbau und dafür, dass Gutachter Ergebnisse liefern, die passen

Straßeninfrastruktur und Straßenverkehrswachstum werden von der Straßenbaulobby, dem BMVI und ihren Gutachtern als unabdingbare Voraussetzungen für Wirtschaftswachstum angesehen. Daraus folgt: Je mehr Straßen, desto besser. Was für sich noch entwickelnde Ökonomien zutrifft, gilt kaum für das vollständig durch Straßen erschlossene Deutschland. Bei Bauvorhaben, die keine Mängel beseitigen, sinkt hierzulande der ökonomische Nutzen gegen Null – das

projekte erstellen – herrscht eine symbiotische Beziehung. In dem Geschäftsmodell von Verkehrswissenschaftlern machen Staatsaufträge von der Bundes-, Landes-, Kreis- und Kommunalebene einen höchst beachtlichen Teil des Marktes aus. Städtebau- oder Umweltgutachter könnten für Wissenschaftspluralismus sorgen. Aber auch sie sind vom Wohlwollen der Auftraggeber abhängig. Letztere kontrollieren nicht nur die Aufgabenstellung, sondern auch die Veröffentlichungen. Unabhängige Projektevaluationen nach Inverkehrnahme, die das Erreichen der Planungsziele überprüfen, werden nicht beauftragt, sind nicht erwünscht.

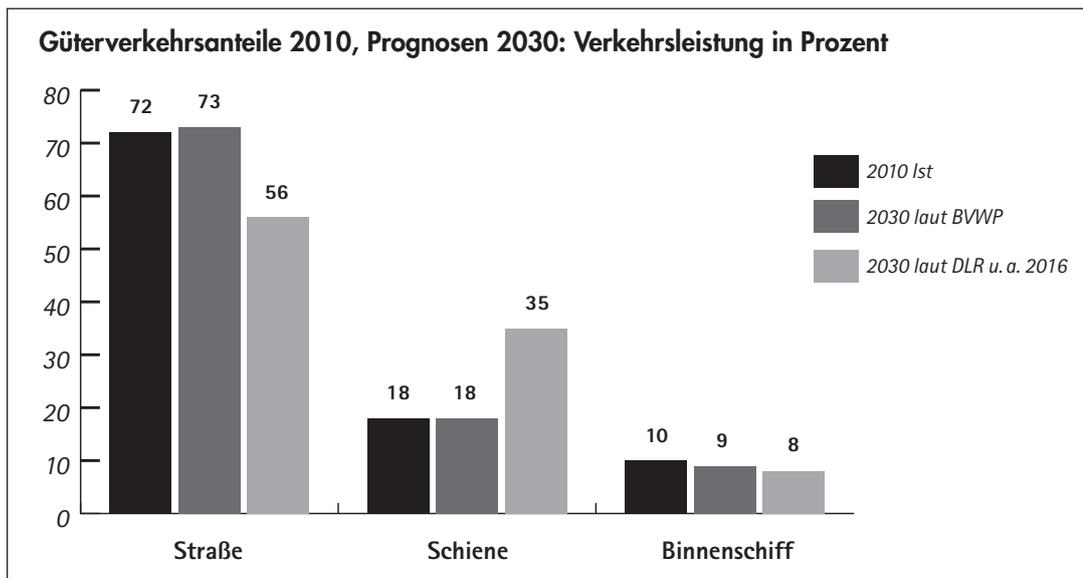


Abbildung 4: Entwicklung Güterverkehrsanteile im BVWP laut BVWP 2030 und bei Verlagerung auf die Schiene

wollen die Planer des BVWP jedoch nicht wahrhaben. Ihre heimliche Agenda ist die Erzeugung von Neuverkehr durch immer weiteren Straßenbau. Der Teufelskreis „Mehr Straßen -> erzeugen mehr Autoverkehr und Staus -> mehr Geld fließt in Straßenbau -> der erzeugt mehr Verkehr“ wird vorangetrieben.

Zwischen den Auftraggebern und Auftragnehmern, die die bundesweiten Prognosen und auch für Einzel-

Die Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen, die FGSV, ist eine technische Organisation mit spezialisierten Wissenschaftler*innen, die insbesondere die Richtlinien für die Ausgestaltung der Straßen erlässt. Die Wissenschaftler legen die Fahrbahnbreite, Spurbreiten und weitere technische Trassierungsmerkmale (Querschnitte, Kurvenradien, Neigungen, etc.) fest. Diese baulichen Standards zielen auf hohe Geschwindigkeiten und große Entfernungen,

haben aber große Eingriffe in Natur- und Landschaft zur Folge. Wird eine Straße als „kontinentale“ Verbindung eingestuft (Verbindungsfunktionsstufe, VFS „0“) muss sie als Autobahn gebaut werden. Für „großräumliche“ Verbindungen, die „VFS I“, müssen Kraftfahrstraßen ausgewiesen werden für Fahrzeuge, die über 60 km/h fahren können und die mindestens eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h erreichen. Mit der Ausweisung als VFS 0/1 wird ein Ausbau vorhandener Bundesstraßen mit zusätzlichen, wechselnden Überholspuren (2 plus 1-Lösung) verunmöglicht und ein Neubau erzwungen, oft parallel zur vorhandenen Bundesstraße. Letztere muss die Langsamverkehre aufnehmen. Im BVWP 2016 wurden auch Bundesstraßen mit sehr geringer Verkehrsbelastung – zum Beispiel mit nur 3.000 Kraftfahrzeugen pro Tag – und nur regionalen Verkehren als VFS I ausgewiesen. Mit solchen ungerechtfertigten Ausweisungen werden landschaftsschonende und flächensparende Ausbaualternativen verhindert. Die VFS II für „überregionale“ Verkehre ermöglicht dagegen landschaftlich und verkehrlich angepasste Lösungen.¹¹

¹¹ In der Praxis wenden die Straßenverwaltungen die Richtlinien nicht flexibel, sondern dogmatisch an. Der FGSV wird vorgeworfen, sie gehöre „zu den etablierten Organisationen im Politikfeld Verkehr, die sich bis heute gegen Reformen stemmen.“ Sie sei der ‚Closed Shop‘ einer Expertokratie, die sich immer wieder selbstrekrutiert“. Ihr fehle „das Sensorium, um neue zivilgesellschaftlichen Strömungen wahrzunehmen und angemessen darauf zu reagieren.“ Udo Becker/Oliver Schwedes (2020): Zur Reformbedürftigkeit der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V., S. 25.

7. Beteilige die Öffentlichkeit nur zum Schein und verhindere, dass Alternativen geprüft werden

Im Rahmen der EU-rechtlichen Strategischen Umweltprüfung (SUP) muss eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden, weil Alternativen zur offiziellen Planung nur an einem frühen Zeitpunkt noch möglich sind. Zum BVWP 2030 wurde im Jahr 2016 eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Das Ergebnis: 39.000 Eingaben von Bürger*innen und Verbänden erhielten nicht mehr als eine Eingangsbestätigung und kompostieren heute im BMVI vor sich hin. Ein Bericht über die Beteiligung des BVMI stellte fest, dass die Verwaltungen und ihre Gutachter mit ihren Planungen angeblich immer recht hatten und führte Veränderungen einzelner Projekteinstufungen auf, vermutlich infolge von Verhandlungen mit den Ländern.¹²

¹² BMVI: Bericht zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung des BVWP 2030, Berlin 2016

Der Verkehrsausschuss des Bundestages lehnte mit CDU/CSU/SPD-Mehrheit die Beratung über bedarfs- und umweltgerechte Alternativen ab, die Umweltverbände und Bürgerinitiativen eingebracht hatten. Die Mehrheit der Großen Koalition beschloss schließlich am 23.12.2016 den gesetzlichen Bedarfsplan mit 1.360 Bundesfernstraßen – ohne eine einzige umweltfreundlichere Alternative aus der Öffentlichkeitsbeteiligung aufzugreifen.

Der Bedarfsplan legt die Knotenpunkte, den ungefähren Trassenverlauf und die Zahl der Spuren fest. Aus diesem Grund, so die herrschende und vom Bundesverwaltungsgericht geteilte Rechtsmeinung, dürfen auf den nachfolgenden Planungsstufen Alternativen wie Ausbau statt Neubau nicht mehr und nur noch Trassenverschiebungen diskutiert werden.

Der BUND kritisiert die Beteiligung der Öffentlichkeit im Fernstraßenbau als:

- nicht ergebnisoffen: Ausbau statt Neubau, Redimensionierungen, etc. sind ausgeschlossen.
- nicht effektiv: Verbindlichkeit der Verhandlungen und Ergebnisse wird nicht angestrebt.
- nicht dialogisch: Die Straßenverwaltung bestimmt Geschäfts- und Tagesordnung/Themen, etc.
- nicht fair: Die Expertise ist bei den Straßenbauverwaltungen monopolisiert.
- unverständlich: Statt nachvollziehbarer Argumente werden Zahlenfriedhöfe vorgelegt (NKA, Verkehrsprognosen). Sie verschleiern mehr, als sie klären. Es fehlen zum Beispiel Angaben zum Neuverkehr, konkrete Informationen zu Stauzeiten, zum Durchgangsverkehr bei Ortsumfahrungen, zu den realen Zeitgewinnen Minuten/Sekunden, den Geschwindigkeiten. Diese Vorgehensweise widerspricht allen Grundsätzen des Handbuchs für eine gute Bürgerbeteiligung des BMVI von 2014. Gute Öffentlichkeitsbeteiligung, die früh Alternativen prüft und Konflikte bereinigt, wie es die DB AG in ihren Dialogforen praktiziert, sind auch eine Chance für echte Planungsbeschleunigung.

8. Minimiere die gerichtliche Kontrolle mit Hilfe gesetzlicher Eingriffe und regiere so mit gerichtlichem Segen durch

Politiker von CDU/CSU, FDP und der SPD haben die rechtlichen Möglichkeiten der Umweltverbände, gegen besonders umweltschädliche Straßenprojekte gerichtlich vorzugehen, extrem eingeschränkt. Mit den sogenannten Planungsbeschleunigungsgesetzen wurden seit Anfang der 90er Jahre Gerichtsverfahren und die Beteiligungsrechte der Umweltverbände verkürzt. Zudem wurde die Revisionsinstanz, das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG), für ca. 100 benannte größere Verkehrsinfrastrukturprojekte zur ersten und dann auch einzigen Gerichtsinstanz erklärt und von einer Revisions- in eine Tatsacheninstanz umfunktioniert. Der für Straßenvorhaben zuständige 9. Senat des BVerwG legt die herrschende Rechtsmeinung und -praxis nun im Alleingang fest.

Ein wichtiger Eingriff des BVerwG bestand darin, das europäische Naturschutzrecht, das vermeidbare Eingriffe durch Straßenbau durch ein Tötungsverbot geschützter Arten verhindern soll, durch die sogenannte Signifikanztheorie in Deutschland zu entkernen. Dadurch wurde das Risiko für geschützte Individuen, durch Kollision mit Kfz umzukommen, pauschal nicht für höher als deren allgemeines Lebensrisiko im Naturraum eingestuft. Prüfkriterien wurden dafür nicht entwickelt. Zweitens verzichtet das BVerwG regelmäßig auf die im EU-Naturschutzrecht erforderliche vertiefte Prüfung zumutbarer Alternativen wie zum Beispiel Straßenausbau statt Neubau im Falle erheblicher Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten. Stattdessen beruft es sich regelmäßig auf die nicht näher begründete Annahme eines zwingenden öffentlichen Interesses am Straßenbau, die in den Bedarfsplangesetzen dokumentiert sei. Ein öffentliches Interesse am Naturschutz, ein klassisches „öffentliches Gut“, das in europäischen Gesetzen und der Gebietsausweisung dokumentiert ist, sieht das Gericht dagegen kaum. Drittens ist für die Durchsetzung von Stra-

ßenbaumaßnahmen die Strategie des aktuellen 9. Senats des BVerwG maßgeblich, jede Diskussion über Verkehrsprognosen abzulehnen. Straßen können damit auch gebaut werden, wenn der Verkehr faktisch und in Zukunft stark rückläufig ist.

Den letzten Baustein für die Durchsetzung von Straßenprojekten lieferte der Bundestag. Die prozessualen Chancen von Klägern wurden durch eine Änderung des Umweltrechtsbehelfsgesetzes im Jahr 2017 minimiert. Wenn in der Gerichtsverhandlung ein Thema für die Beklagten gefährlich wird, können diese neue Abhilfemaßnahmen wie eine zusätzliche Grünbrücke, Heckenpflanzung oder einen Zaun vorschlagen, die sie zuvor weder in der Planung noch in der Öffentlichkeitsbeteiligung angeboten hatten. Ein massiver Verstoß gegen die prozessuale Fairness und Waffengleichheit. Dadurch wird das Bundesverwaltungsgericht zum Reparaturbetrieb der Fehler der planenden Verwaltungen.

Das Umweltrechtsbehelfsgesetz verbietet seit 2017 den Umweltverbänden auch, gegen den Bedarfsplan zu klagen. Das Bundesverwaltungsgericht sieht den Bedarfsplan – genauer: die Anlage zum 6. Fernstraßenausbaubänderungsgesetz vom 23.12.2016 – als die allein maßgebliche und nicht zu hinterfragende Bedarfsfestlegung und Planrechtfertigung für die Straßenbauprojekte bis zum Jahr 2030. So wird politisches Durchregieren möglich, kann praktisch jede Straßenbaumaßnahme auch gegen Widerstände mit gerichtlichem Segen durchgesetzt werden.

Überblickskarte Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen gemäß Bedarfsplan



Abbildung 4: Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen: 01.01.2019.

Quelle: Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2018, S. 169.

Asphalt statt Wald: Die A 49 durch den Dannenröder Wald – Ein Lehrstück für die Durchsetzung eines Autobahnneubaus

Die Kampfszenen rund um die Rodung im Dannenröder Wald gingen bundesweit durch die Medien. Der Neubau des Teilstücks der A 49 in Hessen symbolisiert überdeutlich die Folgen des Straßenbaus für die Natur und für das Klima. Deshalb hat sich durch die brutale Durchsetzung der A 49 eine breite Bewegung für einen bundesweiten Stopp des Autobahnneubaus formiert. Doch der Bau wurde auf Bundesebene mit der Regierungsmehrheit von CDU/CSU und SPD beschlossen und er wird fertiggestellt, allen sachlichen Argumenten und den Notwendigkeiten für mehr Klimaschutz und den Schutz der Natur zum Trotz. Die von BUND zusammen mit Bürgerinitiativen entwickelten umweltverträglichen Alternativen durch kleinere Ausbaumaßnahmen und Ortsumfahrungen, wurden dabei dauerhaft ignoriert.



Keine verkehrspolitische Notwendigkeit? Egal!

40 Kilometer lang ist das Teilstück der A 49 von Neuental bis zur A 5 bei Gemünden, das mitten durch den Dannenröder Wald führt. Verkehrspolitisch gibt es keinen Bedarf dafür. Denn parallel verlaufen die A 7 und die A 5, die nicht überlastet sind. Der mögliche Ausbau dieser Alternativstrecken wurde beim letzten Verkehrswegeplan 2016 aus politisch-taktischen Gründen nach hinten geschoben, um den A 49-Neubau nicht infrage zu stellen. Die A 49 verkürzt zwar die Fahrtstrecke von Kassel nach Gemünden zur A 5 um 20 Kilometer, die Fahrtzeit aber nur um etwa zehn Minuten, gleichzeitig führt sie aber durch ein bisher wenig belastetes Mittelgebirge.

Da es keinen verkehrlichen Bedarf gab, wurde dieses A 49-Teilstück bei der Bundesverkehrswegeplanung 2003 vorsorglich einer ergebnisoffenen Bedarfsüberprüfung entzogen: Wörtlich wurde damals argumentiert: „Wegen des weit vorangeschrittenen Planungsstandes und der netzkonzeptionellen Wirkung wird dieses Projekt teilweise für den Vordringlichen Bedarf vorgesehen.“¹³ Auch das hohe Umweltrisiko war bestens bekannt: Diese Strecke wurde mit einem „besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ belegt, der im weiteren Planungsverfahren abzuarbeiten war. Statt diesen Konflikt tatsächlich planerisch zu lösen, wurde dieser Planungsauftrag von der ab 2005 regierenden Großen Koalition still und heimlich gestrichen.

Alternativen? Nein Danke!

Zusammen mit Bürgerinitiativen schlug der BUND bereits 2013 eine umweltschonende Alternative vor, mit Ortsumfahrungen, die – anders als Autobahnen – keinen zusätzlichen Verkehr erzeugen. Wir empfahlen lokale Lösungen für lokale Probleme und für eine wirksame Entlastung der Orte entlang der Bundesstraße 3, die die neue, weiter entfernte Autobahn nicht erreicht. Obwohl sie europarechtlich vorgeschrieben ist, verweigerte die Landesverwaltung, das Bundesverkehrsministerium und die Große Koalition im Bundestag eine Alternativenprüfung generell und setzten den Bau des Teilstücks durch.

Klagen gegen Autobahnneubau? Keine Chance.

1994 wurde der Autobahnabschnitt zwischen den Anschlussstellen Borken und Neuental freigegeben. Drei Abschnitte stehen noch aus. Mehrere Abschnitte wurden vom BUND beklagt. Der von Neuental nach Schwalmstadt, der von Schwalmstadt nach Stadtallendorf Nord und auch der letzte Abschnitt von Stadtallendorf Nord nach Gemünden (zur A 5) ist weiter umstritten. Doch

durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 23.6.2020 wurde endgültig der Bau des letzten Abschnitts von Stadtallendorf zur A 5 durch den Dannenröder Wald freigegeben.¹⁴ Dem Gericht genügt die Tatsache, dass der Bundestag den Bau beschlossen hat. Die Umweltfolgen haben in der gerichtlichen Urteilsfindung keine Relevanz.

Fazit

Für die Durchsetzung von Autobahnen wie der A 49 steht ein System, das Straßenbau verewigt und die Mobilitätswende verhindert. Straßenbau macht Autofahren attraktiver und erzeugt zusätzlichen Verkehr, den sogenannten Neuverkehr: Der Zeitgewinn durch neue und ausgebauten Straßen wird in häufigere und längere Fahrten „reinvestiert“, der Verkehr und der CO₂-Ausstoß nehmen zu. Geht es nach Union und SPD, haben Straßenbau und Wachstum des Straßenverkehrs auch künftig Vorrang. Bis 2030 wollen sie bundesweit noch weitere 850 Autobahnkilometer neu bauen. Und Hessen? Das Land hatte beim Bund neben der A 49 noch 165 weitere Bundesfernstraßen angemeldet. Nur ein einziges wurde von der großen Koalition abgelehnt mit dem Verdikt: „Kein Bedarf“. 116 hessische Straßenbauprojekte sollen noch vor 2030 umgesetzt werden. Das Land bekommt für diese Ausbaumaßnahmen über acht Milliarden Euro aus der Bundeskasse, die sie an die Bauindustrie weiterreichen kann.

¹³ PRINS

(Projektinformationssystem) des BMVI zur A 49. Damit lagen in der Beratungsphase keine Daten und Bewertungen vor.

¹⁴ Vgl. Bundesverwaltungsgerichtsurteil vom 23.6.2020: <https://www.bverwg.de/230620U9A22.19.0>

Die A 20 Küstenautobahn: Ein sieben Milliarden Euro teures ökologisches Desaster

Klimaschädlich, naturzerstörend, unwirtschaftlich und ohne Nutzen: Die A 20 ist ein Paradebeispiel für die unverantwortliche Betonpolitik Deutschlands. Den außergewöhnlich hohen Umweltschäden, dem niedrigen verkehrlichen Nutzen und den explodierenden Kosten zum Trotz, soll der neue Autobahnabschnitt zwischen Bad Segeberg und Westerstede gebaut werden. Dem Bauvorhaben liegen Rechentricks, unrealistische Annahmen und das Ignorieren sinnvoller Alternativen zugrunde. Es widerspricht dem EU-Ziel, Verkehr „from road to sea“ zu verlagern. Für keinen der 15 geplanten Abschnitte liegt ein vollziehbarer Planfeststellungsbeschluss vor. Für den BUND steht fest: Die A 20 darf auf keinen Fall gebaut werden.



Kurzsteckbrief

In Betrieb ist die A 20 Küstenautobahn bereits von südlich Stralsund über 200 Kilometer bis Bad Segeberg in Schleswig-Holstein und hat es als „Pannen-Autobahn“ wegen eingebrochener Fahrbahnen in die Schlagzeilen bundesweiter Medien geschafft. Geplant ist die Weiterführung des seit Jahrzehnten umstrittenen vierspurigen Autobahnneubaus (zzgl. Standstreifen) über 214 weitere Kilometer durch Niedersachsen nach Westen mit einem Tunnel unter der Elbe bis Westerstede in Niedersachsen kurz vor der niederländischen Grenze.

Länge: 214 km	Kosten (2014): 3,7 Mrd. € Realist. Kosten (2020): 7 Mrd. €	Vordringlicher Bedarf Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,9
Neubau 4 Fahrstreifen + Standstr.	VFS 0/1*: Ja	Kfz/24 h in 2030: 19.000
Umweltbetroffenheit: „hoch“	Raumordn. Bedeutung: „hoch“	Keine städtebaul. Bedeutung

*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „großräumlich“; II = „überregional“

Explodierende Kosten

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der A 20 war bereits 2016 mit 1,9 sehr niedrig. 2020 korrigierte die Bundesregierung die Kosten von ursprünglich 1,9 auf sechs Milliarden Euro nach oben.¹⁵ Rechnet man noch die Baukostensteigerungen bis zur Realisierung und den extrem schwierigen Bauuntergrund mit ein, wird die A 20 mindestens sieben Milliarden Euro kosten.¹⁶ Damit sinkt das NKV deutlich unter Eins. Schon aus wirtschaftlichen Gründen muss die A 20 gestoppt werden. Zudem beruht die Nutzen-Kosten-Analyse auf einer überhöhten Prognose von 19.000 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden im Jahr 2030. Selbst für diesen Bedarf reicht eine zweispurige Bundesstraße gegebenenfalls mit dreispurigen Abschnitten (2+1-Lösung) aus.

Klima- und Naturkiller

Laut Umweltbericht zum BVWP 2030 ist die A 20 dessen umweltschädlichstes Straßenbauprojekt. Dabei wurde dort der Flächenverbrauch sogar um den Faktor zwei zu niedrig angesetzt. In mehreren Klageverfahren hat zudem das Bundesverwaltungsgericht Verstöße für drei Abschnitte der Autobahn gegen das Wasser- beziehungsweise Artenschutzrecht festgestellt. Rund 80 Prozent der geplanten Trasse verläuft durch Moore und Marschböden. Deren Fähigkeit, CO₂ zu binden, wird zubetoniert. Durch Aushub und Mineralisierung wird außerdem gebundenes CO₂ freigesetzt. Moore sind Lebensraum für zahlreiche seltene Tierarten, insbesondere Insekten und angepasste Pflanzenarten wie Torfmoose. Zudem dürfte die A 20 weiteren Güterverkehr auf die Straße ziehen, anstatt diesen auf Wasserstraßen und Schienen zu verlagern. Der zu erwartende Neuverkehr auf der A 20 stößt zusätzliche 50.000 Tonnen CO₂ jährlich aus.

Pannenaubahn

Eine Autobahn durch Mooregebiete trifft auf einen Untergrund, der in weiten Bereichen nicht tragfähig ist. Der schon bestehende Teil der A 20 in Mecklenburg-Vorpommern wurde zur Pannenaubahn: Neben „Brüllbeton“ und Blasenwurf im Fahrbahnbelag ist zwischen Tribsees und Bad Sülze die Fahrbahndecke durch Absackung des Untergrundes auf rund 100 Meter eingebrochen und seit 2017 nicht mehr befahrbar. Eine Behelfsbrücke wurde errichtet. 2019 wurde bekannt, dass der Untergrund diese auf zwei weiteren Streckenabschnitten absackt und nur noch eingeschränkt befahrbar sind.

Mythos „fehlende Hinterlandanbindung“ und „Engpassbeseitigung“

Ein Ziel der A 20 ist angeblich die verbesserte Hinterlandanbindung der Seehäfen. Doch nur etwa vier Prozent der straßengebundenen Verkehre aus den Seehäfen würden durch sie schneller abgewickelt. Die für die Häfen maßgebliche Nord-Süd-Achse ist durch die vorhandenen Autobahnen A 29, A 27, A 1 und A 7 ausreichend abgedeckt. Die A 20 würde Güterströme aus den niederländischen Häfen über Land an den deutschen Seehäfen vorbeileiten.

Die A 20-Trasse wäre keine Entlastung für die Knotenpunkte Bremen und Hamburg. Sie ist auch keine europäische Verbindung und zu Recht nicht im Kernnetz der transeuropäischen Verkehrsnetze enthalten. Trotzdem wurde dieser Strecke im BVWP die Verbindungsfunktionsstufe 0/1 zugeordnet.

Die Raumwirksamkeit der A 20 war ursprünglich als mittel bis gering eingestuft. Durch nachträgliche Änderung der Bewertungskriterien wurde sie jedoch auf „hoch“ angehoben.

Alternative

Eine Alternative für den Güterverkehr ist bereits vorhanden: der Wasserweg zwischen den norddeutschen Häfen Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg. Dieses „Short Sea Shipping“ sollte weiter gefördert werden. Für eine weitere Verlagerung von der Straße auf die Schiene müssen Engpässe im Schienennetz, besonders in den überlasteten Bahnknoten Hamburg und Bremen beseitigt und die Güterstrecken nach Hannover ausgebaut werden. Auf der Straße gibt es mit der jüngst ausgebauten A 1 bereits eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung. Der Stau im Hamburger Elbtunnel ist ein Engpass, den die geplante A 20 nicht auflösen kann. Bei nachgewiesenem Bedarf wäre ein Ausbau bereits vorhandener Bundesstraßen, gegebenenfalls mit Ortsumfahrungen, ausreichend.

Fazit

Der BUND fordert, alle Planungen zum Bau der A 20 zwischen Bad-Segeberg und Hamburg sofort zu stoppen. Es braucht eine echte Alternativenprüfung unter Berücksichtigung zukunftsfähiger Transport- und Logistikkonzepte.

Kontaktpersonen

Susanne Grube, Mail: susanne.grube@bund-ammerland.de
Volker Sokollek, Mail: volkersokollek@gmail.com

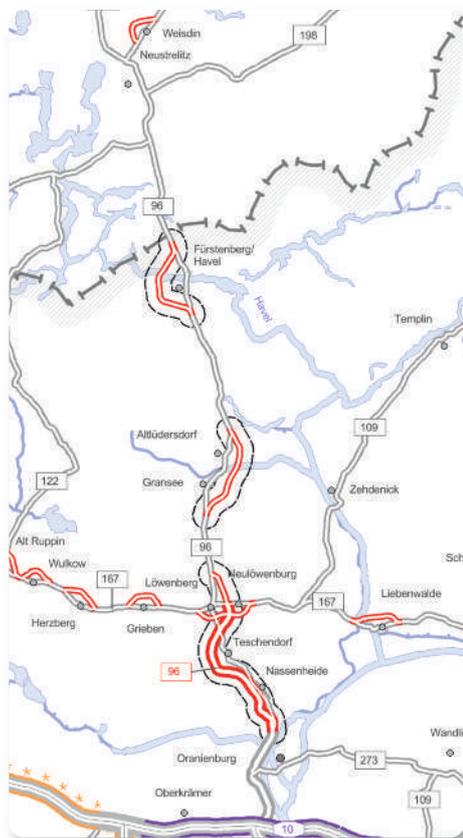
¹⁵ Nach Angaben des Finanzierungs- und Realisierungsplans (FRP) 2021-2025 der Autobahn-GmbH vom 17.09.2020

¹⁶ Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 20 (2020): Die Kosten der Autobahn A 20

B 96 – Neubrandenburg – Oranienburg: Acht Ortsumfahrungen als Schnellstraße zwischen zwei Autobahnen

Offizieller Grund für die Aufnahme der B 96 in den Bedarfsplan 2016 war die bessere Verbindung zwischen der Metropolregion Berlin und Neubrandenburg sowie zwischen Berlin und Stralsund an der Ostsee. Acht Ortsumfahrungen sollen zwei-, drei- und vierspurig in einer Länge von 47 Kilometer neu gebaut werden. Zwischen den Ortsumfahrungen sollen weitere 48 Kilometer ausgebaut werden, zum größten Teil dreispurig. Häufig werden dabei die drei neuen Spuren parallel zur alten Fahrbahn gebaut. Auf der B96 soll man mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h fahren können. Damit werden umfangreiche Neubaumaßnahmen mit massiven ökologischen Eingriffen nötig. Dieser umfangreiche Ausbau der B 96 für den Fernverkehr ist überflüssig, weil bereits zwei Autobahnen zwischen Berlin und der Ostsee existieren.

In Fürstenberg wird die Notwendigkeit einer Entlastung vom Durchgangsverkehr nicht bestritten. Die beim Bau der Ortsumfahrung vorgesehene Zerschneidung des Naturpark Stechlin/Ruppiner Land widerspricht allerdings allen Grundsätzen zur Erhaltung unzerschnittener Räume.



Kurzsteckbrief

Länge: 95 km davon 47 km im BVWP	Kosten (2014): 408 Mio. EUR davon 183 Mio. EUR im BVWP	Vordringlicher Bedarf NKV Ortsumfahrungen: 4,0–4,6 NKV Gesamtprojekt: 2,8
Neubau 2/3/4 Fahrstreifen	VFS 0/1*: Ja	Kfz/24 h in 2030: 10.000
Umweltbetroffenheit: „hoch“	Raumordn. Bedeutung: „hoch“ (nach Korrektur der Bewertung)	Städtebaul. Bedeutung: „nicht bewertungsrelevant“

*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „großräumlich“; II = „überregional“

Bundesstraßenkonkurrenz zu Autobahnen?

Die „Fernstraße 96“ verbindet Berlin mit dem Oberzentrum Neubrandenburg in Mecklenburg-Vorpommern. Seit 1978 verbinden die Autobahn A 19 und A 24 westlich der B 96 und seit 2005 die A 11 und A 20 östlich der B 96 Berlin mit der Ostsee, nämlich Rostock und Stralsund. Die Raumwirksamkeitsanalyse zum Bundesverkehrswegeplan bewertete deshalb die bestehende Verbindungen Berlin–Neubrandenburg und Berlin–Ostsee als „gut“. Die „Verbesserung der Verbindung zwischen der Metropolenregion Berlin und den Oberzentren Neubrandenburg und Stralsund in Mecklenburg-Vorpommern“ wurde dennoch als offizielles Planungsziel für den Neubau der B 96 genannt zusammen mit der Verbesserung der „Ortsverträglichkeit“.

Derzeit benutzen täglich zwischen 6.000 Kfz bei Fürstenberg und 14.000 Kfz bei Nassenheide die B 96 in Brandenburg. Auch nach Fertigstellung wird die B 96 kaum zusätzlichen Fernverkehr aufnehmen, weil die parallelen Autobahnen die schnelleren Strecken zur Ostsee bleiben. Daher ist der geplante Ausbau der B 96 deutlich überdimensioniert.

Nur die Hälfte der Ausbaustrecke im Bedarfsplan

Im Bundesverkehrswegeplan und im Bedarfsgesetz sind nur die geplanten acht Ortsumfahrungen (Usadel, Weisdin, Fürstenberg, Altlüdersdorf, Gransee, Löwenberg, Teschendorf und Nassenheide) mit einer Länge von 47 Kilometer und Kosten von 184 Millionen EUR deklariert. Zusätzlich wird aber der Ausbau der zwischen den Ortsumfahrungen gelegenen Strecken auf einer Länge von 48 Kilometer mit Kosten von 225 Millionen EUR geplant. Diese „Ausbau“strecken sollen häufig als dreispurige Straße „neu“gebaut werden. 15 Kilometer sollen vierspurig, 53 Kilometer dreispurig und 27 Kilometer zweispurig aus- bzw. neugebaut werden.

Straßenrichtlinien gegen Umwelt

Die B 96 wurde von den BMVI als „großräumliche“ Verbindung eingestuft (VFS I). Daraus resultierte die überdimensionierte Planung, weil für diese Kategorie eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h erreicht und sie als Kraftfahrstraße ausgewiesen werden muss. Langsamverkehre müssen die alte B 96 oder neuzubauende kleine Straßen nutzen. Um diese Durchschnittsgeschwindigkeit zu erreichen, ist der dreispurige Ausbau großer Strecken und die Streichung zahlreicher Zufahrten erforderlich.

Die tatsächliche Funktion der B96 besteht dagegen in der Verbindung der Mittelzentren Neustrelitz und Gransee mit Berlin und Neubrandenburg. Die B 96 hat damit höchstens eine überregionale Bedeutung als Verbindung

der Stufe II. Eine Einstufung als VfS II würde nur das Erreichen einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 60 km/h verlangen, wodurch ganz erheblich geringere Ausbaumaßnahmen erforderlich wären und die Landschaft viel weniger beeinträchtigt würde.

Der Konflikt um Fürstenberg

Die Notwendigkeit einer Entlastung der Ortsdurchfahrt von Fürstenberg im Zuge der B 96 wird nicht bestritten. Das vom Landesbetrieb Straßenwesen geplante Projekt sieht den Bau einer weiträumigen Westumfahrung vor mit einer 9,5 Kilometer langen Schneise durch den Naturpark Stechlin/Ruppiner Land. Er würde zu einer Fällung von ca. 20 Hektar Wald führen. Die Havel mit ihrem nationalen bedeutsamen Lebensraumkorridor für Feuchtlebensräume müsste gequert, mehrere ökologisch wertvolle Lebensräume, auch für Großsäuger, ein bisher unzerschnittener, verkehrsarmer Raum zerschnitten werden. Der BUND schlägt eine innerstädtische Trasse in Bündelung mit der Bahn vor. Das wäre nicht nur landschaftschonend, sondern würde die heutige durch die Stadtmitte führende B 96 wesentlich stärker entlasten als eine Umfahrung mit sehr großem Umweg. Die B 96 soll direkt neben der Bahn liegen und in einem Tunnel die Havel queren.

Alternative

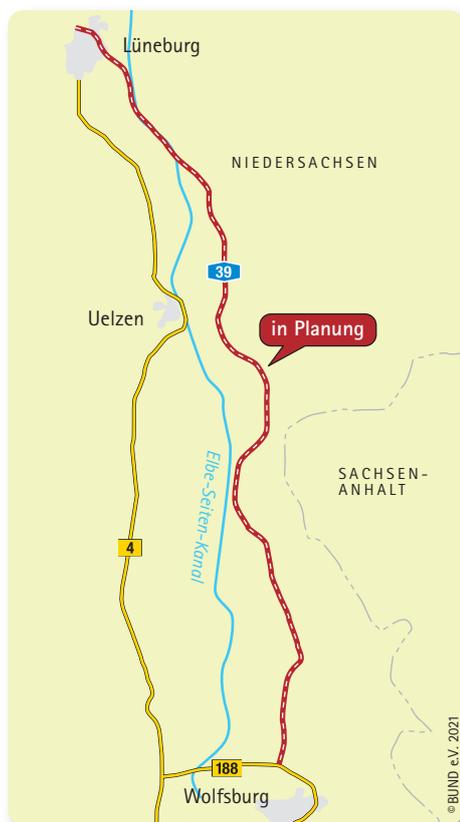
Die B 96 ist als Verbindungsfunktionsstufe II statt VFS I einzustufen. Dadurch wird die zu erreichende Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h reduziert. Maximal dreistreifige Ausbauten mit wechselnden Überholstreifen auf der vorhandenen Strecke genügen, statt wie bisher geplant, dreispurigen Strecken neben der alten Straße neu zu bauen. Verträgliche und bedarfsgerechte Ortsumfahrungen bei nachgewiesenem Bedarf. Den gibt es nicht in Weisdin und Usadel. Die Lösungen sind unter intensiver Einbeziehung und im Dialog mit den Bürger*innen und Stakeholdern zu erarbeiten. Bahnverbesserungen: Anschluss des Oberzentrums Neubrandenburg an das IC/ICE-Netz, IC-Halt in Fürstenberg, Halbstundentakt auf dem Regionalexpress RE 5.

Kontaktpersonen

Bernhard Hoffmann, Mail: bernhard.hoffmann@berlin.de
Annett Beitz, Mail: annett.beitz@bund.net

A 39 Lüneburg – Wolfsburg: Milliardenprämie für Naturzerstörung in Niedersachsen

Statt zwischen Lüneburg und Wolfsburg in Niedersachsen die Bundesstraße B 4 für nur 200 Millionen Euro naturschonend auszubauen, kassiert Niedersachsen 1,5 Milliarden Euro vom Bund, um mit einer nutzlosen Autobahn die Natur zuzubetonieren. Die geplante A 39 würde einen der größten unzerschnittenen Räume in Deutschland und wertvolle Wasserschutzgebiete durchschneiden. Der verkehrliche und wirtschaftliche Nutzen der A 39 ist nur halb so hoch wie der der Bundesstraße. Ein absurder, niedersächsischer Autobahnwahn, der niemals in die Tat umgesetzt werden darf.



Kurzsteckbrief

Insgesamt geht es um sieben Bauabschnitte. Bisher ist einzig der siebte Abschnitt der A 39 Abschnitt planfestgestellt. Aufgrund von Mängeln, insbesondere beim Wasserrecht, hat das BVerwG den Planfeststellungsbeschluss aber infolge einer Klage des BUND im Juli 2019 für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt. Eine Überarbeitung liegt bislang nicht vor. Damit ist bis heute (Stand 01/2021) keiner der sieben Abschnitte der A 39 rechtskräftig planfestgestellt. Der Bau hat noch nicht begonnen.

Länge: 106 km	Kosten (2014): 1.052 Mrd. €	Vordringlicher Bedarf NKV: 1,6
Neubau 4 Fahr- plus Standstreifen	VFS 0/1*	Kfz/24 h in 2030: 22.000
Umweltbetroffenheit: „hoch“	Raumordn. Bedeutung: „hoch“	Keine städtebaul. Bedeutung

*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „grobräumlich“; II = „überregional“

Alternative früh angedacht aber nicht eingereicht

2003 wurde die A 39 wegen eines angeblich „weit vorangeschrittenen Planungsstands“ in den Vordringlichen Bedarf des damaligen BVWP eingestuft. Für den BVWP 2015 wurde dagegen ein früher Planungsstand „Vorentwurf in Bearbeitung“ angegeben. Vorbildlich war, dass das niedersächsische Landesstraßenbauamt 2015 den vom BUND geforderten Ausbau der parallelen B 4 plus Ortsumfahrungen durchplante. Das Land meldete aber nur den Neubau der Autobahn beim Bund an, Steuerverwendung hin, Naturzerstörung her.

Nutzen-Kosten-Schönrechnerei

Für die A 39 fließen sieben bis achtmal so viele Gelder von Steuerzahler*innen, wie für den Ausbau der B 4 notwendig wären. Dabei liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Bundesstraße bei Faktor 4 und das der Autobahn laut offizieller Prognose lediglich bei 2,1. In einer Neubewertung würde die A 39 wohl nicht einmal mehr den Faktor 1 erreichen, da sich nicht nur die Kosten erhöht, sondern auch der anzunehmende Nutzen drastisch verringert hat. Auch die berechneten Fahrgeschwindigkeiten sind auf vielen Streckenabschnitten zu hoch angesetzt. Eine kleinteiligere Anbindung der regionalen Gewerbegebiete und der Wirtschaft durch die B 4 würde, wie Studien der Uni Lüneburg zeigen, mehr regionales Wirtschaftswachstum generieren.

Trugschluss Lückenschluss

Offiziell wird die A 39 auch mit der Notwendigkeit eines Lückenschlusses im norddeutschen Fernstraßennetz begründet. Nur 25 Kilometer entfernt von der parallel verlaufenden A 7 wird sie als entscheidender Beitrag zur Raumschließung und Anbindung des Hinterlandes zu den norddeutschen Seehäfen betrachtet. In den BVWP-Bewertungen wurde zunächst nur eine mittlere Raumwirksamkeit festgestellt. Nachträglich wurden die Schwellenwerte für eine „hohe“ Raumwirksamkeit abgesenkt und der Neubau nachträglich mit einer „hohen“ Raumwirksamkeit ausstaffiert. Der Neubau der A 39 ist jedoch für das bundesweite Autobahnnetz nicht notwendig. Auch die große Bedeutung für den angeblich rasch wachsenden Hafenhinterlandverkehr ist nicht ersichtlich. Der Seehafentransport stagnierte 2019 auf dem Niveau des Jahres 2008. Ein neues Gutachten für die Hafenverwaltung ermittelte, dass die Umschläge des Hamburger Hafens bis 2035 nur geringfügig zulegen werden – im Schnitt um ein Prozent pro Jahr.¹⁷ Damit sind die Prämissen für die Einstufung der A 39 in den Vordringlichen Bedarf nicht gegeben.

Tausche Natur und Landschaft gegen viel Autobahn-Geld

Für die geplante A 39 wird die Zerschneidung mehrerer Natura-2000- und Naturschutzgebiete in Kauf genommen und der Gewässerschutz ausgehebelt. In mehreren Abschnitten führt die Trasse durch größere Waldgebiete, was umfangreiche Rodungen bedeuten würde. Mit der Autobahn würde einer der größten unzerschnittenen und verkehrsarmen Räume in Deutschland durchschnitten und die Vernetzung von Lebensräumen verhindert. In weiten Bereichen der geplanten A 39 kommen gefährdete Wildkatzenarten und der Wolf vor. Obwohl dies in der BVWP-Bewertung und Online-Projektbeschreibung unter www.bvwp-projekte.de so nicht angegeben wird, liegen zudem Teile der Autobahn in Wasserschutzgebieten, wo mehrere Oberflächengewässer bereits heute in einem schlechten Zustand sind. Nach europäischer Wasserrahmenrichtlinie sind Gewässer in diesem Zustand jedoch vor weiteren Schadstoffeinträgen zu schützen. Das BVerwG rügte dies in einer Klage des BUND und verlangte Nachbesserungen.

Ausbaualternative vorhanden

In allen Aspekten ist der bedarfsgerechte Ausbau der parallel verlaufenden B 4 ausreichend. Zusätzlich wären vier bis fünf zusätzliche Ortsumfahrungen sinnvoll, um besonders belastete Ortschaften vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die voraussichtlichen Kosten hierfür wären mit weniger als 200 Millionen deutlich niedriger und die Umweltbetroffenheit viel geringer, weil keine umfangreiche Zerschneidung eines bisher unzerschnittenen verkehrsarmen Raumes vorgenommen werden müsste.

Fazit

Derzeit ist nicht absehbar, dass auch nur einer der Abschnitte der A 39 in näherer Zukunft rechtskräftig planfestgestellt sein wird. Es ist höchste Eisenbahn, dieses Projekt auf den Prüfstand zu stellen. Eine Neubewertung muss auch die Verlagerung auf Schiene und Schiff, hier insbesondere den parallel verlaufenden Elbe-Seiten-Kanal von Lüneburg nach Wolfsburg mit einbeziehen.

Kontaktpersonen

Inga Niederhausen, Mail: Inga.Niederhausen@nds-bund.net

Carlos Kuhlmann, Mail: Carlos.Kuhlmann@nds-bund.net

¹⁷ Vgl. „Welt“ + „Hamburger Abendblatt“ v. 03.12.2020

Der Richtlinien- und Kraftfahrstraßenentwurf

Eine zweispurige Bundesstraße hat eine Kapazität für bis zu 20.000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Die offizielle Prognose von 5.000 Fahrzeugen am Tag für die B 190n zeigt, dass es keinen Bedarf für einen Neubau gibt. Die Bestandsstraße ist vollkommen ausreichend, zusätzliche Ortsumfahrungen könnten ggf. stärker belastete Ortschaften entlasten.

Ein Gutachten des BVMI ordnete die B 190n in die Verbindungsfunktionsstufe O/1 für großräumige Relationen ein. Zudem muss diese Straße, um eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h zu erreichen, als Kraftfahrstraße ausgewiesen werden. Auf die Stufe VFS O/1 dürfen aber laut den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (Ausgabe 2012) nur Projekte eingestuft werden, für die die Verkehrsprognose bei über 10.000 Kraftfahrzeugen pro Tag liegt. Bei niedrigeren Zahlen soll eine Abstufung geprüft werden. Die Richtlinien werden von den Straßenbauverwaltungen offenkundig falsch angewendet, um ein überdimensioniertes und überbeuertes Projekt durchzusetzen.

Eingriffe in die Natur

Die Umweltbetroffenheit des Neubauprojektes wird als hoch bewertet. 8.255 Hektar bisher unzerschnittene verkehrsarme Räume würden durch den Neubau durchschnitten oder stark beeinträchtigt. Darunter Waldgebiete, Äcker und Grünland, die Großsäugerfunktionsräume bilden. Die Trasse quert außerdem mehrere Überschwemmungsgebiete, unter anderem ein fließgewässerbegleitendes FFH-Gebiet, das durch einen Brückenneubau belastet werden würde. Auch wird der Biotopverbund des Grünen Bandes an einer Stelle zerschnitten.

Alternativen per Definition ausgeschlossen

Die Straßenbaubehörde hat bei Umweltinstituten einen Vergleich der offiziellen zwei- bis dreispurigen Neubauvariante und einer Ausbaualternative beauftragt. Es handelte sich dabei allerdings nicht um die von Bürgerinitiativen und Umweltverbänden geforderte Alternative der Nutzung und abschnittswisen Ertüchtigung der Bestandstraße plus einzelner Ortsumfahrungen (Nullplus-Variante). Stattdessen ließ sie einen durchgängig dreispurigen Ausbau auf der Bestandstrasse, die als Kraftfahrstraße ausgewiesen wird, untersuchen. Das bedeutet auch, dass zusätzliche zwei Spuren für den Langsamverkehr angeboten werden müssen und eine

zwei- und dreispurige Straße parallel, manchmal unmittelbar nebeneinander geführt werden. Diese nur auf der Auswertung von Kartenmaterial und ohne Ortsbesichtigungen basierende Vergleichsstudie kommt zu dem Ergebnis, die offizielle Neubauvariante sei vorzuziehen. Eine Stellungnahme von Prof. Peter Pez von der Leuphana-Universität Lüneburg kritisierte in 2011, dass das Auftragsgutachten mit einer solchen „Bedingungslage ein nachteiliges Abschneiden der Nullplus-Variante nahezu automatisch generiert.“¹⁸ Die Straßenbaubehörde hätte einen falschen Kostenvergleich angesetzt und die Rodung von Waldbeständen berechnet, die unverändert weiter bestehen bleiben könnten. Zudem sei übersehen worden, dass ortsnahe Umfahrungen die Ortschaften wesentlich besser vom Binnenverkehr entlasten könnten.

Alternative

Der BUND spricht sich gegen den Bau der B 190n aus. Die schonendste Lösung ist die Nullplus-Variante: bedarfsgerechter Ausbau der bestehenden B 190 gegebenenfalls mit dreistreifigen Überholmöglichkeiten sowie Neubau von Ortsumfahrungen zur Entlastung besonders stark belasteter Ortschaften.

Fazit

Die B 190n muss auf Basis der Datenlage nicht als großräumige, sondern als überregionale Verbindung eingestuft und in die Verbindungsfunktionsstufe II eingeordnet werden. Auf dieser Basis muss eine umfassende Neubewertung des Projekts vorgenommen werden und eine Entscheidung gegen die B 190n, zugunsten der wesentlich kostengünstigeren, umweltverträglicheren und bedarfsgerechten Nullplus-Ausbaualternative getroffen werden.

Kontaktpersonen

Für Sachsen-Anhalt:

Dieter Leupold, Fon: 01 51/12 55 88 30, Mail: gruenesband@bund-sachsen-anhalt.de

Für Niedersachsen:

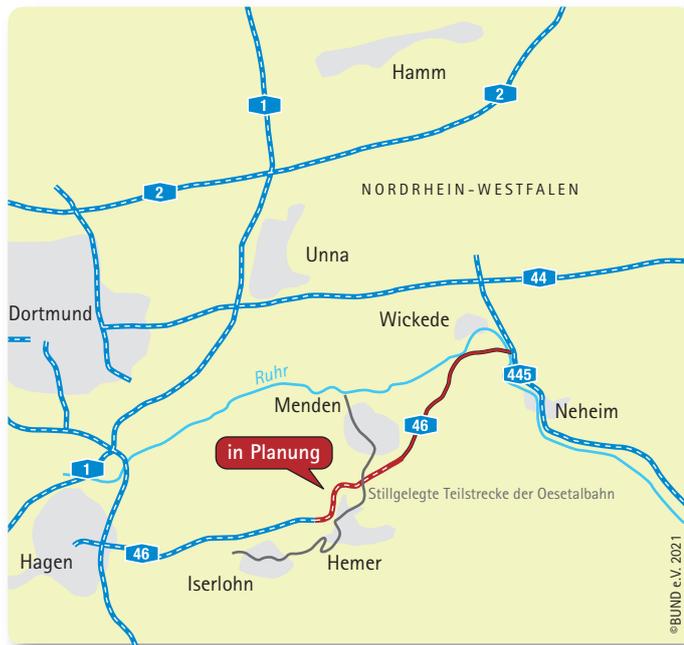
Inga Niederhausen, Mail: Inga.Niederhausen@nds.-bund.net

Carlos Kuhlmann, Mail: Carlos.Kuhlmann@nds.bund.net

¹⁸ LEUPHANA 2011, S. 6

Und ewig grüßt die A 46: Die teuerste Ortsumfahrungen-Autobahn Deutschlands

Diese extrem teure Autobahn durch das Sauerland, vor über 50 Jahren geplant, um das östliche Ruhrgebiet zu entlasten, hat heute keinen verkehrspolitischen Nutzen mehr. Sie zerstört aber eine ökologisch höchst wertvolle und natürliche Landschaft mit vielen seltenen Tier- und Pflanzenarten. Und sie heizt das Klima weiter auf. Im östlichen Ruhrgebiet wurden bereits die A 1 und die A 44 ausgebaut, womit der Bedarf für den überregionalen Verkehr in der Region gedeckt ist. Um die regionalen Pendlerströme besser abzufangen, braucht es statt der teuersten Ortsumfahrung Deutschlands kleinere Ausbauten im Bestand, innerstädtische Verbesserungen und eine Stärkung des regionalen Bahnverkehrs.



Kurzsteckbrief

Die A 46 in Nordrhein-Westfalen endet zurzeit direkt am Ortsausgang von Iserlohn und sollte ursprünglich über Hemer, durch Menden und an Wickede vorbei um 19,8 Kilometer verlängert und an die A 445 angeschlossen werden. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan wurde die Planung aufgeteilt in eine rund sieben Kilometer lange, vierstreifige Autobahn A 46 und eine anschließende zwölf Kilometer lange, dreistreifige Bundesstraße B 7n. Trotz des fehlenden verkehrlichen Nutzens, der gravierenden ökologischen Schäden, Kosten in Höhe von inzwischen mehr als 610 Millionen Euro und viel Widerstand aus den Kommunen vor Ort, steht das Projekt weiter im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030. In den letzten 50 Jahren wurde es keinen einzigen Meter weitergebaut.

Länge: 19,8 km	Kosten 510 Mio. € aktuell 610 Mio. €	Vordringl. Bedarf / NKV: 3,1
Vier- und dreispuriger Neubau	VFS 0/1*: Ja	Kfz/24 h in 2030: 25.000
Umweltbetroffenheit: „hoch“	Raumordn. Bedeutung: „irrelevant“	Städtebaul. Bedeutung: „hoch“

*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „großräumlich“; II = „überregional“

Große Erwartungen, kein Nutzen

Den Einwohner*innen an bisher viel befahrenen Straßen des östlichen Ruhrgebiets in NRW wird mit der A 46/B 7n viel versprochen. Mit Kosten von rund 60 Millionen Euro pro Kilometer dürfte die A 46 zwischen Hemer und Menden die vermutlich teuerste Ortsumgehung Deutschlands sein. Sie würde sich gerade einmal auf zwei Straßen positiv auswirken. Alle anderen Straßen in der Region würden kaum oder gar nicht entlastet. Am deutlichsten wird das an der 13.000 Einwohner-Gemeinde Wickede. Dort wird der Verkehr auf der B 63 als Ortsdurchfahrt durch die dort geplante neue Bundesstraße B 7n als Weiterführung der A 46 so gut wie gar nicht reduziert – dafür würden bisher wenig belastete Ortschaften und Ortsteile durch den Neubau belastet. Dementsprechend umstritten bleiben alle bisher erwogenen Linienführungen.

Die A 46 zerstört wertvolle Schutz- und Naherholungsgebiete

Durch den Bau der A 46/B 7n würden wertvolle Naturschutz- und Naherholungsgebiete zerschnitten – unter anderem die FFH-Gebiete Luerwald und Ruhrtal. In dem bisher unzerschnittenen Waldgebiet zwischen Hemer und Menden mit der Waldemei sind über 40 Rote-Liste-Wirbeltierarten, darunter Baumrarder, Uhu und Schwarzstorch, beheimatet. Der Streckenverlauf der A 46/B 7n ist nur knapp 100 Meter von den Teichen der Oeseaue entfernt. Auch diese sind wegen ihrer beeindruckenden Artenvielfalt besonders schützenswert. Mit z. B. 50 nachgewiesenen Libellenarten hält die Oeseaue den Libellenartendiversitätsrekord in NRW.

Der Rotenberg ist in seiner erdgeschichtlichen und geologischen Besonderheit berühmt. Es gibt im gesamten Geopark Ruhrgebiet nur diesen einzigen Standort, an dem Sedimente des rund 250 Millionen Jahre alten „Rotliegenden Perm“ an der Oberfläche aufgeschlossen sind. Botanisch zeichnet sich der Rotenberg durch seinen hohen Anteil an Perlgrasbuchenmischwaldtypen und einige regional seltenen Pflanzen, wie die Kleinblättrige Stendelwurz oder das Männliche Knabenkraut aus. Die betroffenen Gebiete sind auch als Naherholungsgebiete für Einwohner*innen und Tourist*innen unverzichtbar. Die vor allem in Menden geplanten Tourismuskonzepte ließen sich mit A 46 nicht mehr realisieren und seit langem verhindern die Planungen die Ausweisung weiterer Naturschutzgebiete.

Auch klimapolitisch schadet die A 46

Nach Zahlen des Landes NRW werden mit der Autobahn die gefahrenen Kilometer in der Region um 17 Prozent ansteigen. Nach den offiziellen Unterlagen des Bundes-

verkehrswegeplans erhöhen sich die CO₂-Emissionen. Die Klimawirkungen des Baus wurden in der Nutzen-Kosten-Analyse mit minus 31 Millionen Euro bewertet.

Zur geschmeidigeren Durchsetzung richtete die Landesstraßenbaubehörde ein „Dialog-Forum“ ein, das weder ergebnisoffen noch dialogisch vorgeht. Ohne Absprache legte sie ein Gutachten vor, das die Netzalternative schlecht rechnete und weitete den Untersuchungsraum dramatisch aus. Offenbar macht sich Verzweigung breit.

Alternative

Laut Verkehrsentwicklungsplan der betroffenen Städte in der Region entstehen rund 80 Prozent des Verkehrs in der Region. Es gibt also zwischen Hemer, Menden und Wickede/Neheim kaum überregionalen Verkehr. Die Staus, die in der Region an einigen Stellen morgens und nachmittags entstehen, stammen von Einwohner*innen, die zwischen Nachbarstädten pendeln. Für diese Probleme braucht es keine Autobahn. Vorrangige Lösung sollten eine Reduzierung des vorhandenen Verkehrs und die Verlagerung von der Straße in Busse und auf Schiene sein. Der ÖPNV muss ebenso massiv ausgebaut werden wie die Infrastruktur für den Radverkehr. Es braucht unter anderem eine engere Taktung bestehender Verbindungen, beispielsweise durch den Ausbau der oberen Ruhrtalbahn sowie zusätzliche Strecken von Letmathe über Iserlohn, Hemer und Menden (Sauerland) nach Fröndenberg, wie möglicherweise die Reaktivierung der Oesetalbahn. Die vom BUND vorgeschlagene regionale Netzlösung verlangt innerörtliche Verbesserungen und zeigt eine Alternative auf, die weiter entwickelt werden sollte. Auch der kommunale Verkehrsentwicklungsplan sollte endlich umgesetzt werden.

Fazit

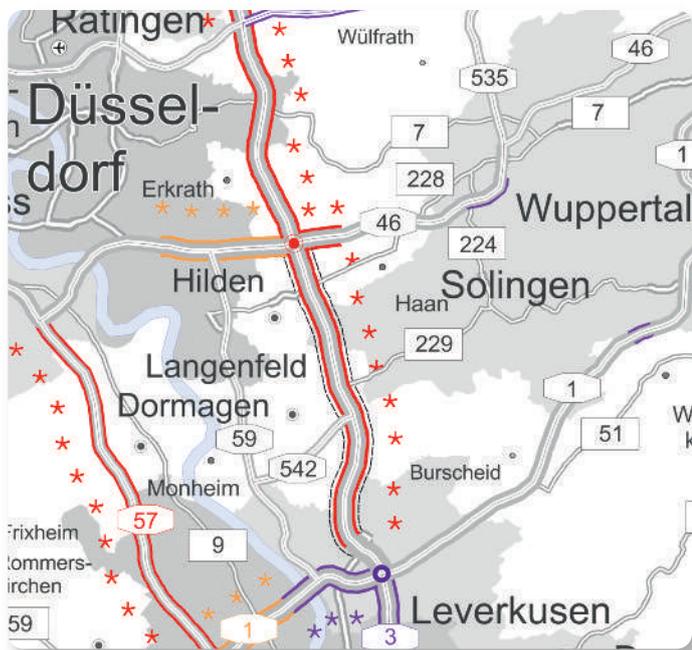
Der BUND lehnt den Bau der A 46/B 7n von Hemer nach Neheim ab. Das Projekt ist nicht mit einer klimaverträglichen Verkehrswende vereinbar und die Natureingriffe unvermeidbar. Stattdessen sollten regional kleinere Ausbauten im Bestand vorgenommen und der regionale Bahnverkehr gestärkt werden.

Kontaktpersonen

Stefan Neuhaus, Mail: stefanneuhaus@hotmail.com
Klaus Brunsmeier, Mail: klaus.brunsmeyer@bund.net

Achtspuriger Ausbau der A 3 von Leverkusen bis Oberhausen: Flächen sparen und intelligente Alternativen streng untersagt

Zwischen Leverkusen und Oberhausen soll die Staugefahr auf der A 3 durch eine 860 Millionen Euro teure Erweiterung von sechs auf acht Spuren beseitigt werden. Absurd, denn: Die Stauursache liegt gar nicht auf der A 3, sondern auf der sie kreuzenden A 46 und A 1. Ein Ausbau der A 3 würde das Verkehrsaufkommen und damit die Staugefahr an diesen Autobahnkreuzen sogar noch weiter erhöhen. Zudem müsste für das Vorhaben eine bis zu 40 Meter breite Schneise in Wohn-, Gewerbe- und Freizeitflächen geschlagen werden, auch Naherholungs- und Naturschutzgebiete wären betroffen. Statt noch mehr Autos und noch mehr Stau muss der Kfz-Verkehr in der Region reduziert und verlagert werden. Auch eine Temporeduktion und die temporäre Nutzung des Seitenstreifens auf der A 3 sind geeignetere Maßnahmen, um das Stauproblem zu lösen.



Kurzsteckbrief

Der achtspurige Ausbau der A 3 soll auf 52,7 Kilometern erfolgen. 129.000 Kraftfahrzeuge pro Tag würden laut Prognosen im Jahr 2030 ohne Ausbau dort fahren. Durch den Ausbau würde das Aufkommen auf 150.000 Kraftfahrzeuge täglich gesteigert. Baustart soll spätestens 2030 sein.

Länge: 52,7 km	Kosten (2014): 861 Mio. €	Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung VB-E NKV: 4,6
Ausbau von 6 auf 8 Fahrstreifen	VFS 0/1*: Ja	Kfz/24 h in 2030: 135.000 ohne Ausbau: 129.000 Kfz
Umweltbetroffenheit: „mittel“	Raumordn. Bedeutung: „nicht bewertungsrelevant“	Städtebaul. Bedeutung: „nicht bewertungsrelevant“

*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „großräumlich“; II = „überregional“

Umweltfolgen: Zusätzlicher Verkehr Wuppertal und Düsseldorf. Eingriffe in Naherholungs-, Naturschutz- und FFH-Gebiete; ca. 100 Hektar Flächenverbrauch*, davon ca. 40 Hektar versiegelt.

Alternative: Wechselverkehrszeichen auf A 3 ab Leverkusen, temporäre Nutzung Seitenstreifen (TSF).

Stau ist nicht gleich Stau

Das Ziel des Ausbaus ist es, die Staugefahr in diesen Streckenabschnitten zu reduzieren. Die im BVWP 2030 für diesen Bereich angeführte Staugefahr bezieht sich jedoch in erster Linie auf die in Ost-West-Richtung verlaufende A 46 im direkten Umfeld der Großstädte Wuppertal und Düsseldorf. Dadurch kommt es im Autobahnkreuz Hilden während der Stoßzeiten zu gelegentlichen Rückstaus auf die A 3. Ein Ausbau der A 3 würde bei prognostizierter Verkehrszunahme nur die Fläche für den stockenden Verkehr erhöhen, die Ursache aber nicht beseitigen. Im Gegenteil: Die geplante Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der A 3 auf 150.000, also um 25 Prozent durch den Ausbau, wird zu mehr Staus auf der A 46 und mehr Rückstaus auf der A 3 führen. Das gleiche gilt in Gegenrichtung für Staus auf der A 3 vor dem Leverkusener Kreuz.

2020 erledigten sich diese Staus fast von selbst: Im sonst staureichen November zeigte sich nach Feststellung von „Straßen NRW“ Corona-bedingt, dass bei einem moderaten Verkehrsrückgang von 20 bis 30 Prozent die wenigen temporären Engpässe auf der A 3 in Spitzenzeiten schlagartig verschwanden und damit auch die Staugefahr: weniger Verkehrsaufkommen = weniger Staus.

Straßen statt Habitate und Häuser

Allein auf der 20 Kilometer langen Strecke vom Autobahnkreuz Leverkusen bis zum Autobahnkreuz Hilden würden durch den geplanten Ausbau ca. 28 Hektar Flächen zusätzlich in Anspruch genommen, davon ca. 14 Hektar endgültig versiegelt. Zudem würde in einem sehr dicht besiedelten Gebiet heftig in die Stadtstrukturen eingegriffen. Eine bis zu 40 Meter breite Schneise würde in Wohn-, Gewerbe- und Freizeitflächen geschlagen: Privatgärten würden ebenso verschwinden wie Vereinsgelände, auch Wohnhäuser müssten abgerissen werden. Dort, wo nicht unmittelbar Siedlungsflächen betroffen sind, ist die Natur die Leidtragende: Rechts und Links der Autobahn verläuft als ein bis drei Kilometer breites Band die Bergische Heideterrasse mit zahlreichen FFH- und Naturschutzgebieten. Mit EU-, Bundes- und Landesmitteln aus Naturschutz-Töpfen wird versucht, die noch bestehenden Heidegebiete zu sichern. Mit Bundesmitteln aus Straßenbau-Töpfen würden sie unwiederbringlich zerstört.

Besonders absurd ist, dass die A 3 momentan auf weiten Teilen der Ausbaustrecke komplett grundsaniiert wird. Weil

in den 1980er Jahren beim sechsspurigen Ausbau wenig haltbare Betonplatten verwendet wurden, werden derzeit alle maroden Fahrbahnen, Entwässerungsanlagen, Schilder und Schutzeinrichtungen von Grund auf neu erstellt. Käme der achtspurige Ausbau wie geplant in zehn Jahren, würde alles dies wieder eingestampft.

Alternative

Das Ziel des Projekts liegt in der Annahme, es gäbe einen Dauerstau auf der A 3, der beseitigt werden müsse. Da die Ursache für die Rückstaus aber auf der A 46 und der A 1 liegt, muss hier eine Alternative greifen. Die nachhaltigste Lösung liegt in einem dauerhaft reduzierten Verkehrsaufkommen durch Verkehrsverlagerung und -vermeidung. Alternativen zum Ausbau sind zudem ein dauerhaftes Tempolimit von 120 km/h und Wechselverkehrszeichen zur Verkehrsflusssteuerung vom Kreuz Leverkusen bis Duisburg. So können Ausweichstrecken über die linksrheinische A 57, die parallele A 59 und die A 1 nach Dortmund genutzt werden. Zudem können die Seitenstreifen zeitweise freigegeben werden, um zielgenau auf gesteigertes Verkehrsaufkommen in Stoßzeiten zu reagieren. Diese bedarfsabhängige, temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) für den fließenden Verkehr in Spitzenzeiten hat sich andernorts bewährt. Mit geringem Kosten- und Zeitaufwand lässt sich dadurch eine Kapazitätserhöhung von 20 bis 25 Prozent erzielen ohne wesentlich in die Landschaft einzugreifen. Eine Verringerung der Verkehrssicherheit wurde auf bereits bestehenden Strecken mit TSF nicht festgestellt.

Fazit

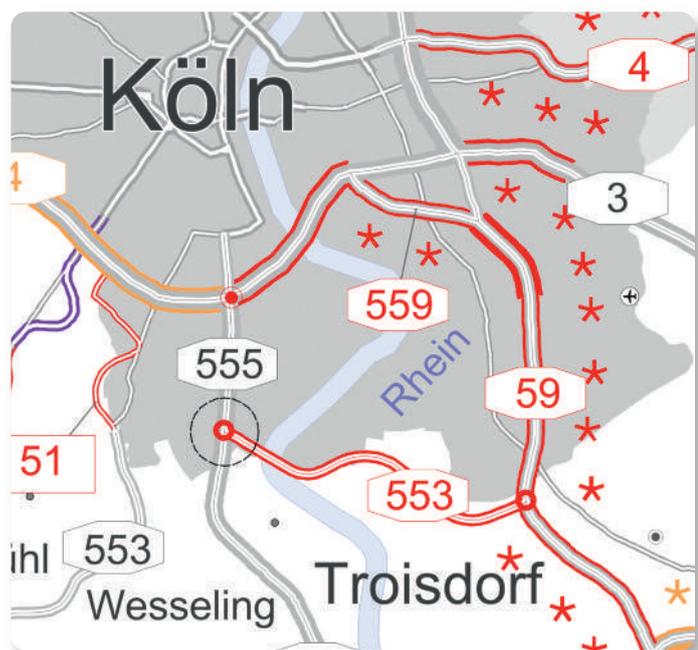
Die A 3 darf nicht achtspurig ausgebaut werden. Das Stauproblem lässt sich viel einfacher und günstiger kurzfristig durch temporäre Nutzung der Seitenstreifen, ein dauerhaftes Tempolimit von 120 km/h und eine überregionale Verkehrslenkung lösen. Der BUND fordert, eine realistische Prognose des zukünftigen Verkehrsaufkommens in der Region unter Berücksichtigung von weniger Pendlerverkehr durch Homeoffice, weniger Lkw-Verkehr durch die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene und intelligente telematische Steuerung des Verkehrs zu erstellen.

Kontaktperson

Dieter Donner, BUND Hilden, Mail: dieter.donner@bund.net

A 553 – Neue Rheinspange südlich Köln: Vorrang für die Wirtschaft

Gegen große Widerstände betroffener Kölner Stadtteile und Ortschaften im Rhein-Sieg-Kreis soll die linksrheinische A 555 bei Köln-Godorf mit der rechtsrheinischen A 59 bei Köln-Lind verknüpft werden. Die vierstreifige Autobahn-
querspange A 553 wurde allein durch den Lobbysturm der regionalen Chemiewirtschaft in den „Vordringlichen Bedarf“
des BVWP 2030 gehoben. Dabei gibt es weitreichende artenschutzrechtliche Konflikte und die örtliche Bevölkerung
würde durch negative Klimawirkungen, Lärm und Verkehre im Zubringersystem belastet. Für den BUND steht fest:
Diese Neubaumaßnahme muss wegen ökologischer und städtebaulicher Unverträglichkeit gestrichen werden.



Kurzsteckbrief

Die Planung für die A 553 ist noch lange nicht abgeschlossen. Die in der Bedarfsplanung ursprünglich vorgesehene
Variante wurde verworfen und stattdessen zwölf Neubau-Varianten zur weiteren Untersuchung abgegrenzt. Diese
führen entweder über eine Rheinbrücke oder durch einen Tunnel und weichen weit von der ursprünglichen Plantrasse
im Bundesverkehrswegeplan ab. Bis 2028 soll die endgültige Planung stehen für einen vierstreifigen Neubau zwischen
der A 555 bei Köln-Godorf und der A 59 bei Köln-Lind.

Länge: 10,2 km	Kosten (2014): 361 Mio. €	Vordringlicher Bedarf* NKV: >10
Aus-/Neubau Fahrstreifen	VFS 0/1*: Ja	Kfz/24 h in 2030: 63.000
Umweltbetroffenheit: „mittel“	Raumordn. Bedeutung: „nicht bewertungsrelevant“	Städtebaul. Bedeutung: „nicht bewertungsrelevant“

*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „großräumlich“; II = „überregional“

Ein Straßenbauprojekt „ohne Planung“ schafft es in den Vordringlichen Bedarf

Dem Projekt Rheinspange lag das wirtschaftliche Kalkül zugrunde, die linksrheinischen Chemie- und Raffineriestandorte Hürth und Wesseling über den Rhein hinweg mit denen im Kölner Süden zu verbinden. Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Köln rührte dafür schon Jahre vor der Erstellung des Bundesverkehrswegeplanes kräftig die Werbetrommel. Dem Bundestag lagen bei seiner Entscheidung über die A 553 im Dezember 2016 keine qualifizierten Unterlagen vor. In der Internetdarstellung der Einzelprojekte (www.bvwp-projekte.de) wird das Projekt als „ohne Planung“ geführt und die notwendige Planungs-dauer auf 138 Monate beziffert. Das Verkehrsaufkommen wird auf bis zu 63.000 Kraftfahrzeuge geschätzt. Dem Bundestag genügten diese vagen Hinweise und die Annahme einer „mittleren Umweltbetroffenheit“, um das Projekt als vordringlich einzustufen.

Trassenfindung: Chemie gegen Umwelt und Stadtqualität

Die Umweltverträglichkeitsprüfung zu dem Neubauprojekt hat festgestellt, dass in allen zwölf Varianten extrem hohe Raumwiderstände vorherrschen. Der Grund ist der dicht besiedelte Ballungsraum im Kölner Süden mit zugleich wertvollen Naturgütern. Die nördlichen Trassen scheiden wegen des Ausschlusses einer Tunnellösung beziehungsweise der Betroffenheit des Flora-Fauna-Habitat-Gebiets „Rhein-Fischschutzzone zwischen Emmerich und Bad Honnef“ mit besonders hohen Schutzvorschriften aus. Dadurch entfällt aller Voraussicht auch die denkbare direkte Verlängerung der A 553-Bestandsautobahn bei Berzdorf nach Osten. Wenn überhaupt würde nur eine Tunnelvariante die wichtigsten Raumkonflikte ansatzweise bewältigen. Die Tunnellösung wird aber von der IHK abgelehnt, da Gefahrguttransporte im Tunnel nur eingeschränkt möglich sind. Das Ziel der IHK, mit dem Bau der Autobahn zwei Chemiestandorte verkehrstechnisch zu verbinden, würde damit scheitern.

Raumordnerisch ist das Projekt unbedeutend, es hat auch keine verkehrlichen Entlastungswirkungen

Im Bundesverkehrswegeplan wurden die raumordnerischen Wirkungen als „nicht bewertungsrelevant“ eingestuft. Die neue Verkehrsstrasse wird nicht das bestehende Autobahnnetz in der Region entlasten. Die bestehenden Engstellen der Bestandsautobahnknoten müssten insofern weiterhin durchfahren werden, das Netz wurde durch die A 553 lediglich mit zwei weitere Knotenpunkte belastet.

Darüber hinaus würde das untergeordnete Verkehrsnetz zusätzlich belastet, durch Zu- und Abfahrten der Neubaustrecke.

In der städtebaulichen Bewertung wurde das Projekt als „nicht bewertungsrelevant“ eingestuft. Nachteilige städtebauliche Effekte wurden hier schlichtweg ignoriert. Die Stadt Niederkassel droht in zwei Teile zerschnitten zu werden, die zusätzlich geplanten Zu- und Abfahrten würden die lokalen Verkehrsströme völlig auf den Kopf stellen, eine wichtige Frischluftzufuhr der Stadt Köln würde versperrt. Nicht zuletzt steht die Autobahnplanung der Planung einer zeitlich parallel laufenden ÖPNV-Trasse im Wege.

Massive Widerstände aus der Bürgerschaft

Das einst von der IHK mit viel Werbeenergie vorangetriebenen Verkehrsprojekt erweist sich mittlerweile als Fehlplanung und ruft einen breiten politischen und bürger-schaftlichen Widerstand hervor. Die Niederkassler SPD hat sich vom Projekt abgewendet, auch die Politik in Bornheim sieht sich negativ betroffen.

Alternative

Der BUND schlägt als Alternative zum Neubau der A 553 mehrere Bausteine vor. Der örtliche Nah- und Berufsverkehr sollte nicht auf Autobahnen gebündelt, sondern der ÖPNV massiv ausgebaut und attraktiv gemacht werden. Derzeit sind regionale ÖPNV-Konzepte in Arbeit, die den lokalen Ziel- und Quellverkehr der Straße aufnehmen. Dazu gehören auch betriebliche Mobilitätskonzepte und vermehrtes Homeoffice. Falls noch nötig, könnte das Autobahn-Bestandsnetz im Kölner Süden um einige Zu- und Abfahrten entlastet und vorhandene Autobahnknoten ausgebaut werden.

Offiziell dient die geplante Autobahn nicht in besonderer Weise dem Wirtschaftsverkehr zwischen den Industriestandorten links und rechts des Rheins. Der Austausch zwischen diesen Standorten erfolgt heute schon zu großen Teilen über Pipelines. Der kann gegebenenfalls ausgebaut werden. Ob diese Industriestandorte angesichts der nötigen Dekarbonisierung langfristig bestehen bleiben, ist offen.

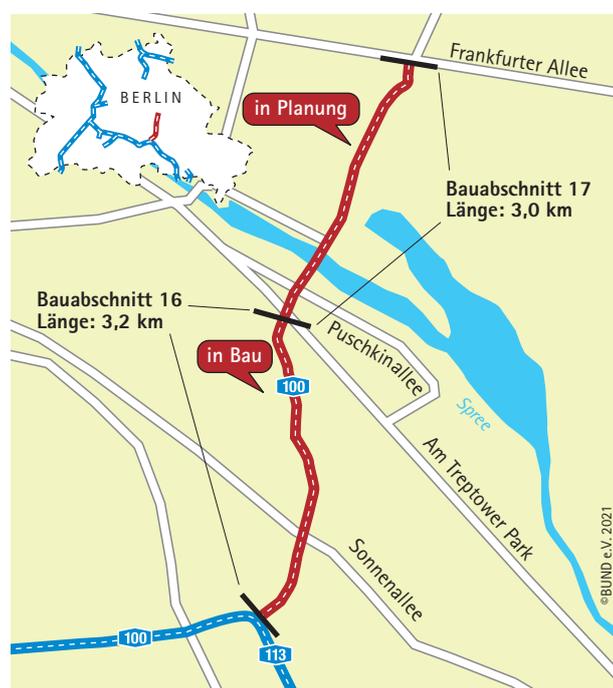
Kontaktpersonen

Achim Baumgarten, Mail: Achim.Baumgartner@bund-rsk.de

Holger Sticht, BUND Landesverband, Mail: holger.sticht-@bund.net

A 100 – Eine Stadtautobahn für eine autogerechte Stadt, die Berlin weder braucht noch will

Der geplante 17. Bauabschnitt der A 100 würde eine weitere breite Betonschneise mitten durch die Berliner Innenstadt schlagen. Sie würde den Verkehr und damit den Verkehrslärm und die Luftbelastung in der Stadt erhöhen. Wohnhäuser müssten abgerissen werden. Mittlerweile lehnt der Berliner Senat den Weiterbau der A 100 vom Treptower Park bis zur Storkower Straße ab. Viel lieber hätte Berlin die für den Autobahnabschnitt kalkulierten rund 823 Millionen Euro für den öffentlichen Nahverkehr oder moderne Mobilitätskonzepte. Dafür können die zweckgebundenen Gelder aber bisher nicht verwendet werden. Der Bund plant nichts desto trotz den Bau des letzten Bauabschnitte bis zur Storkower Straße weiter: ganz im Sinne der autogerechten Stadt der 60er Jahre.



Kurzsteckbrief

Der 16. Bauabschnitt der A 100, das Teilstück von Neukölln bis zur Eisenbrücke über die Spree ist bereits im Bau. Den Weiterbau des Abschnitts 17 nördlich der Eisenbrücke wurde ohne vorliegende Bauplanung in den Bundesverkehrswegeplan 2030 bzw. den Bedarfsplan übernommen. Der Bund will Berlin für den letzten Abschnitt 473 Millionen Euro zur Verfügung stellen.

Länge: 7,3 km	Kosten (2014): 823,1 Mrd. €	„Laufend“/ NKV: Nicht bewertet
Neubau mit 4 bzw. 6 Fahrstreifen	VFS 0/1*: Ja	Laufendes, fest disponiertes Projekt
Umweltbetroffenheit: Keine Angaben	Raumordn. Bedeutung: Keine Angaben	Städtebaul. Bedeutung: Keine Angaben

*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „großräumlich“; II = „überregional“

Gegenargument: Lärmbelastung, Steigende Belastung der Zubringerstraßen

Alternative: kein Neubau, stattdessen Mittel in Instandhaltungs- und Lärmschutzmaßnahmen und in den ÖPNV investieren.

Mit Planungstricks Fakten schaffen

Momentan befindet sich der 16. Bauabschnitt der A 100 vom Dreieck Neukölln zum Treptower Park im Bau. Der BVWP verleiht allerdings auch dem 17. Abschnitt schon den Status „im Bau befindlich“, obwohl noch kein Baurecht besteht. Möglich macht dies ein Planungstrick der Straßenplaner in Land und Bund: Beim Bau des Bahnstrecken Ostkreuz wurde bereits die Decke für einen doppelstöckigen Tunnel errichtet, durch den die A 100 einmal den Bahnhof queren soll. Bislang hieß es stets, der Tunnel bedeute keine Festlegung auf den Autobahnbau. Jetzt, da der Tunnel die Bauarbeiten am Ostkreuz schon um mindestens ein Jahr verlängert hat, dient er dazu, einen vordringlichen Bedarf für den 17. Bauabschnitt zu begründen. Die Einstufung des 17. Bauabschnitts als „im Bau“ entzieht ihn bewusst einer Neubewertung im Rahmen des BVWP und des Bedarfsplans.

Mehr Verkehr ohne Konzept

Ursprünglich sollte der Abschnitt an der Frankfurter Allee enden. Da die A 100 dort aber nicht an das Straßennetz angebunden werden kann, plant das Bundesverkehrsministerium nun, die Autobahn in die Storkower Straße münden zu lassen. Diese würde durch den von der A 100 kommenden Verkehr komplett überlastet und müsste stark ausgebaut werden. Angefangen am Treptower Park (Fällung von als Gartendenkmal geschützten Platanen) über das denkmalgeschützte Gebäude der Osthafendirektion (Abriss) und den kleinen Park an der Gürtelstraße (Überbauung mit Autobahnbrücke) bis zum Containerbahnhof Frankfurter Allee (Entwidmung und Abriss) würde der 17. Abschnitt der A 100 eine zusätzliche Betonschneise durch die Stadt schlagen. Die dauerhaft erhöhte Verkehrsbelastung würde den Lärm und die Luftbelastung in der Innenstadt weiter erhöhen.

Planlose Verschwendung von Steuergeldern

Mit Kosten in Höhe von mindestens 473 Mio. Euro ist der im Bau befindliche 16. Bauabschnitt der A 100 mit einer Länge von 3,2 Kilometern wohl der bisher teuerste Autobahnabschnitt Deutschlands. Die konkrete Weiterführung im 17. Bauabschnitt ist noch völlig unklar. Es gibt noch keine konkreten Angaben zur Spreequerung, zu den vorgesehenen Anschlussstellen, zur Bautechnologie eines notwendigen Doppelstocktunnels oder zu den städtebaulichen Auswirkungen, wie zum Beispiel der Anzahl abzureißender Wohnhäuser. Auch die anzuwendende Bauweise ist bisher unklar. Mit rund 500 Millionen Euro dürften die Baukosten für den 17. Bauabschnitt also nur sehr grob geschätzt sein.

Zerstrittene Lokalpolitiker und unklarer Baubeginn

Anfang 2016 hatte sich die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Lichtenberg mehrheitlich gegen den Bau des 17. Bauabschnitts ausgesprochen und auch laut Koalitionsvereinbarung des Berliner Senats für die Legislaturperiode 2016 bis 2021 soll der geplante 17. Bauabschnitt der A 100 nicht weiterverfolgt werden. Die FDP, die AfD, die CDU und Teile der SPD wünschen hingegen den sofortigen Weiterbau. Der Termin für den Beginn des 17. Bauabschnitts ist bis heute unklar.

Alternative

Die A 100 ist weder notwendig noch sinnvoll und führt zu weiterer Verlärmung in einem schon deutlich lärmbelasteten Gebiet. Die Berliner Verkehrsprobleme lassen sich nur durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrsnetzes lösen. Das Ziel sollte die konsequente Verlagerung des Autoverkehrs auf Bus, Bahn, Tram und Fahrrad sein. Wenn aber Berlin auf den Bau der A 100 verzichtet, stehen ihm die dafür eingeplanten Gelder nicht für die Umsetzung solcher Konzepte zur Verfügung. Stattdessen würden sie in Straßenbaumaßnahmen in anderen Bundesländern fließen. Verantwortlich für das Festhalten an den A 100-Planungen ist folglich auch die Logik des jetzigen Planungs- und Finanzierungssystems.

Fazit

Die A100 kann und muss ersatzlos aus dem BVWP gestrichen werden. Berlin hat bereits ein sehr dichtes Straßen- und Schienennetz. Der BUND fordert, die verengte Zweckbindung von Bundesfernstraßenmitteln in Ballungszentren aufzuheben. Berlin muss selbst entscheiden können, für welche Verkehrsprojekte dieses Geld eingesetzt wird. Die Lärmsanierung bestehender Berliner Autobahnen und deren Instandhaltung muss Priorität vor jedem Neubau haben.

Kontaktperson

Martin Schlegel, BUND Landesverband Berlin, Mail: mschlegl@bund-berlin.de

B 10 – Transitautobahn durch das Biosphärenreservat Pfälzerwald

Die Bundesstraße B 10 ist bereits ortsdurchgangsfrei durch das deutsch/französische UNESCO-Biosphärenreservat Pfälzerwald-Nordvogesen für den regionalen Verkehr ausgebaut. Obwohl es nur wenige Kilometer nördlich mit der A 6 und südlich mit der A 4 bereits zwei leistungsstarke West-Ost-Verbindungen gibt, soll die Bundesstraße durch das größte zusammenhängende Waldgebiet Westeuropas ausgebaut und auf vier Spuren im Autobahnmodus erweitert werden.



Kurzsteckbrief

Das Projekt hat eine extrem schwache Wirtschaftlichkeit. In Wahrheit ist es unwirtschaftlich wegen zu niedrig geschätzter Baukosten und der nicht einkalkulierten Baukostensteigerungen und dürfte nicht gebaut werden. Der Ausbau zum Autobahnstandard wird weit mehr Transitverkehre in die Region lenken als offiziell prognostiziert. Die Zerschneidungswirkungen durch den Pfälzerwald werden drastisch verstärkt. Der großartige Erfolg der Wiederansiedlungsprojekte der Wildkatze und des Luchses wird gefährdet. Die offizielle Bewertung „mittel“ unterschätzt die Umweltbetroffenheit eklatant.

Länge: 31,1 km	Kosten (2014): 370 Mio. € aktuelle Schätzung: bis 672 Mio. €	Vordringl. Bedarf / Weiterer Bedarf mit Planungsrecht NKV: 1,4
Ausbau auf 4 Fahrstreifen	VFS 0/1*: Ja	Kfz/24 h in 2030: 27.000 ohne Ausbau: 21.000 Kfz/24 h
Umweltbetroffenheit: „mittel“	Raumordn. Bedeutung: „gering“	Städtebaul. Bedeutung: „unbedeutend“

*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „großräumlich“; II = „überregional“

Alternative: Umweltverträglichere Ausbauvarianten bzw. zusätzliche Überholstreifen

Mit dem Ausbau auf Vierspurigkeit und Trassierung nach Autobahnstandard für hohe Geschwindigkeiten ändert sich der Charakter der B 10 grundlegend. Sie wird praktisch zur ursprünglich geplanten A 8, welche seit 1934 bereits 8-mal in Angriff genommen und wegen Kosten, Tektonik und Raumwiderstand immer wieder gescheitert ist. Sie wird mehr Lkw anziehen und zwar in erster Linie Transitverkehr, der diese Verkürzung dankend annehmen wird. Die Zahl der Lkw soll von 3.500 auf 10.000 täglich steigen. In Zeiten der Klima- und der Biodiversitätskrise braucht es jedoch nicht mehr Güterverkehr auf der Straße, sondern weniger. Statt des teuren Ausbaus der B 10 mit hohen Schäden für Natur, das Klima und auch für Anwohner*innen bei auch offiziell sehr schwacher Wirtschaftlichkeit muss der Güterverkehr auf die Schiene verlagert und ansonsten das bestehende Autobahnnetz genutzt werden.

Her mit dem Schwerlastverkehr

Im Bundesverkehrswegeplan wird die B 10 als wichtigste Ost-West-Achse für den Raum Pirmasens-Landau beschrieben und die Notwendigkeit des Ausbaus mit steigenden Verkehrsprognosen begründet. Insbesondere scheint dabei der Schwerlastverkehr im Fokus zu stehen: In den Unterlagen zum BVWP 2030 wird von zusätzlichen 10.000 Lkw pro Tag für den Planfall ausgegangen. Das rheinland-pfälzische Verkehrsministerium erachtet es als notwendig, über die ausgebaute Trasse Containerladungen von Nordseehäfen nach Süddeutschland verfrachten zu können. Doch 30 Kilometer nördlich der B 10 verläuft bereits die Bundesautobahn A 6, über die der Schwerlastverkehr abgewickelt werden kann. Die Ausweitung auf vier Spuren würde die B 10 zu einer Bundesstraße in Autobahnqualität machen, die internationalen Lkw-Verkehr anzieht.

Kosten soll der Ausbau laut BVWP 370 Millionen Euro. Diese Kostenschätzung ist jedoch viel zu niedrig angesetzt. Selbst auf dieser Basis liegt das berechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis bei nur 1,4 – bei realistischen Kosten von ca. 670 Millionen sinkt der Wert auf unter 1.

Umweltfolgen

Die Erweiterung der B 10 wird im BVWP als Projekt mit mittleren Umweltfolgen eingestuft. Obwohl es sich nicht um einen Neubau handelt, ist die Zerstörungswirkung für die Umwelt jedoch enorm. Das Biosphärenreservat Pfälzerwald-Nordvogesen ist das größte zusammenhängende Waldgebiet Deutschlands und beheimatet viele schützenswerte Pflanzen- und Tierarten. Unter anderem ist es Lebensraum von Großsäugern wie Luchs und Wildkatze, die in besonderem Maße auf unzerschnittene Lebens-

räume angewiesen sind. Die mit großem bundesweitem Mitteleinsatz aufgebaute Luchs-Vorzeigeprojekt würde durch die viel höhere Trennwirkung der vierspurigen Straße gefährdet. Wald, Weinstraße und dazwischenliegende Burgruinen machen das Biosphärenreservat außerdem zum wichtigsten Naherholungsgebiet in der Region. Der Ausbau der B 10 würde das zusammenhängende Waldgebiet deutlich stärker beeinträchtigen als bislang. Besonders problematisch ist die zusätzliche Verlärmung und die Schadstoffbelastung durch das gesteigerte Verkehrsaufkommen mit hohem Schwerlastanteil.

Vernachlässigte Bahn

Bemerkenswert ist, dass parallel zu der Ausbaustrecke B 10 die Schienenstrecke Zweibrücken-Pirmasens-Landau liegt. Seit 1875 war sie zweigleisig ausgebaut. Erst nach dem letzten Weltkrieg wurde sie auf ein einziges Gleis reduziert. Nach Eröffnung der Rheinbrücke bei Gernersheim und nach Verlängerung der Strecke durch das Teilstück St. Ingbert-Saarbrücken im Jahr 1879 verkehrten hier täglich z. B. Schnellzüge zwischen München-Stuttgart-Gernersheim-Landau-Saarbrücken-Metz-Ostende-Brüssel.

Alternative

Der Bedarf für die Erweiterung der B 10 besteht nicht, da das Fernstraßennetz in der Region ausreichend ist. Mit der A 6, die auch als TEN-Achse fungiert und der französischen A 4 gibt es bereits zwei leistungsstarke Autobahnen, die für internationalen Schwerlastverkehr geeignet und ausgewiesen sind. Aus Klimaschutzgründen sollte die Entlastung der Straße durch die Verlagerung des Güterverkehrs auf die zur A 6 parallel verlaufende TEN-Schienntrasse Priorität haben. Parallel zur B 10 besteht bereits eine Schienenstrecke von Zweibrücken nach Landau, die für regionalen Personenverkehr gestärkt und ausgebaut werden sollte.

Fazit

Der BUND spricht sich gegen die autobahnähnliche Erweiterung der B 10 aus. Neben dem Ausbau der Schienenstrecke sollten umweltverträgliche und kostengünstige Ertüchtigungen im Bestand der B 10 geprüft werden z. B. mit örtlich begrenzten Überholstreifen.

Kontaktpersonen

Ulrich Mohr, BUND Südpfalz, Mail: und_rlp_presse_mohr@hotmail.com

Armin Osterheld, BUND Südpfalz, Mail: oh.lindelbrunn@web.de

Hochrheinautobahn A 98: Eine Sackgassen-Autobahn am Schwarzwaldhang

Am Hochrhein zwischen Basel und Bodensee soll eine komplett neue Autobahn gebaut werden, die durch ein bislang unzerschnittenes und ökologisch höchst wertvolles Gebiet führt. Die A 98 nördlich des Rheins soll die durch viele Städte führende B 34 entlasten, dabei stammen 80 Prozent des Verkehrs auf der Bundesstraße aus diesen Städten selbst. Auch steht die Autobahn für eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung, die den Grenzverkehr zwischen Frankreich, Deutschland und der Schweiz stärkt. Doch aufgrund eines unmöglichen Anschlusses an das bestehende Autobahnteilstück bei Singen würde die A 98 nur zu einer für den überregionalen Verkehr wertlosen Sackgasse. Insgesamt 880 Millionen Euro an Steuergeldern plant der Bund für eine nutzlose Autobahn zu verschwenden, die massive Schäden an Natur und Landschaft anrichtet.



Kurzsteckbrief

Die Neubauplanung muss gestoppt werden, weil sie massive ökologische Eingriffe verursacht aber weder lokale noch überregionale Verkehrsprobleme löst.

Länge: 40,8 km	Kosten (2014): 881,9 Mio. Euro	Vordringl. Bedarf / NKV: 2,6
2-spuriger Neubau. Dann Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	VFS 0/1*: Ja	Kfz/24 h in 2030: 30.000
Umweltbetroffenheit: „hoch“	Raumordn. Bedeutung: „nicht bewertungsrelevant“	Städtebaul. Bedeutung: „nicht bewertungsrelevant“

*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „großräumlich“; II = „überregional“

Alternative: Punktueller Ausbau der B 34, Tunnellösungen.

Keine Lösung für den Lärm

Unbestritten gibt es entlang der B 34 in einzelnen Orten wie Waldshut relativ hohe Verkehrsbelastungen, unter denen die Anwohner*innen leiden. Die geplante A 98 soll die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten – ob das gelingt, ist allerdings mehr als fragwürdig. Denn auf der B 34 sind lediglich 12–19 Prozent des Verkehrs durch diese Orte überregional. Der mit mehr als 80 Prozent weit überwiegende Teil ist regionaler Verkehr, der nicht auf die weiter entfernte A 98 wechseln wird.

Gravierende Umweltfolgen bleiben bei Planung außen vor

Die Trasse der geplanten Autobahn liegt am Hang über dem Rhein am Rande des Schwarzwalds und führt durch ein unzerschnittenes, ökologisch höchst wertvolles Gebiet. Die Umweltfolgen werden im BVWP entsprechend auch als „hoch“ bewertet. Schon in der Umweltbewertung beim BVWP 2003 wurde das Projekt unter einen besonderen „naturschutzfachlichen Vorbehalt“ gestellt – jedoch ohne Auswirkungen auf die Planung.

An keiner Stelle im BVWP 2030 wird deutlich, aus welchen Gründen und konkreten und nachvollziehbaren Bewertungsergebnissen heraus der naturzerstörenden Autobahn-Bergtrasse der Vorrang gegenüber ortsnahen Umfahrungen entlang der B 34 eingeräumt wird. Dabei hatten sowohl der BUND als auch die ehemalige grünrote Landesregierung machbare Projektalternativen zur Bergtrasse angemeldet und gutachterlich untersuchen lassen, mit sehr positiven Ergebnissen für die Planungsalternativen. Das offizielle Projektdossier zur A 98 wirkt vor diesem Hintergrund wie eine „Black Box“ – unverständlich, unvollständig und intransparent.

A 98 eine Sackgasse?

Aktuell fahren täglich 20.000 Fahrzeuge auf der B 34. Auf der ausgebauten A 98 könnten es laut Prognosen 32.000 Kraftfahrzeuge pro Tag sein, hinzu kommen weitere 15.000 auf der B 34. Hinter der Grenze, unmittelbar auf der anderen Rheinseite liegt die Schweizer A 3, die in Bedarfsfestlegung und Planung der grenznahen A 98 berücksichtigt werden müsste. Für den überregionalen Verkehr, zum Beispiel von Basel Richtung München, ist die A 3 ohnehin besser geeignet, da die A 98 bei Schaffhausen auf Schweizer Seite nicht weitergeführt werden kann. Der Anschluss an das bestehende Teilstück der A 98 bei Singen lehnte der Schweizer Kanton Schaffhausen unmissverständlich ab. Durch den fehlenden Anschluss

würde die A 98 nicht zu einer leistungsstarken Ost-West-Verbindung, sondern zu einer langen Sackgasse, die für den überregionalen Verkehr wertlos ist.

Alternative

Orte wie Waldshut, Schwörstadt, Wehr und Bad Säckingen sind durch ein hohes Verkehrsaufkommen auf der B 34 und durch Zubringerstraßen stark belastet. Priorität sollte deshalb der passgenaue und anwohner*innenfreundliche Ausbau der B 34 haben. Beispielsweise könnte ein Tunnelneubau bei Schwörstadt und in Waldshut erhebliche Entlastung bringen. Durch eine Stärkung der Hochrheinbahn durch Streckenausbau, Elektrifizierung und engere Taktung könnte die Straße zusätzlich entlastet und Verkehr klima- und lärmschonend auf die Schiene verlagert werden.

Fazit

Der BUND spricht sich gegen den Neubau der A 98 aus, da das Projekt große Schäden verursacht, ohne die Probleme vor Ort zu lösen. Zur Lösung der Verkehrsprobleme in dieser Region ist eine aktualisierte Bedarfsprüfung und eine integrierte Verkehrsplanung notwendig, die insbesondere die Schiene mit in den Blick nimmt.

Kontaktpersonen

Ulrich Faigle, BUND Hochrhein, Fon: 0 76 23/6 28 70, Mail: bund.hochrhein@bund.net

Klaus-Peter Gussfeld, BUND BW, Fon: 07 11/62 03 06 15, Mail: klaus-peter.gussfeld@bund.net

B 26n Würzburg – Unnötiger geht's nicht: Verkappte neue Autobahn in Salamitaktik

Nord-westlich von Würzburg soll eine neue, autobahnähnliche Bundesstraße gebaut werden, um über Karlstadt die beiden Autobahnen A 7 und A 3 zu verbinden. Das Ziel der B 26n ist, Würzburg vom Durchgangsverkehr zu entlasten und die Erreichbarkeit von Orten wie Karlstadt zu verbessern. Gutachten belegen aber, dass Ersteres kaum erreicht und Karlstadt durch den Bau zusätzlich mit Lärm belastet wird. Großräumige Verkehre um Würzburg wickeln bereits die Autobahnen A 3 und A 7 ab, die zurzeit auch noch ausgebaut werden. Die zwei-bis dreispurige Bundesstraße würde zudem in der Region Würzburg große, zusammenhängende Lebensräume für Wildtiere sowie wertvolle Naturschutzgebiete zerschneiden und enorme Flächen verbrauchen. Doch die Landesregierung in Bayern hält an dem mehr als 170 Millionen Euro teuren Projekt fest.



Kurzsteckbrief

Die B 26n in Bayern soll von der A 7 bei Werneck bis zur A 3 bei Kist westlich von Würzburg auf 41 Kilometer mit zwei bis drei Fahrstreifen neu gebaut werden. Das Teilstück zwischen der A 7 und Karlstadt wurde von der Landesregierung in den Vordringlichen Bedarf gehoben und soll bis 2030 gebaut werden. Das zweite Teilstück von Karlstadt zur A 3 befindet sich im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht und soll nach 2030 gebaut werden.

Länge: 41,5 km	Kosten (2014): 172 Mio. €	Vordringl. Bedarf / Weiterer Bedarf mit Planungsrecht NKV: 5,6
Neubau 2 bzw. 3 Fahrstreifen	VFS 0/1*: Ja	Kfz/24 h in 2030: 10.000
Umweltbetroffenheit: „hoch“	Raumordn. Bedeutung: „nicht bewertungsrelevant“	Städtebaul. Bedeutung: „mittel“

*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „großräumlich“; II = „überregional“

Umweltfolgen: Erhebliche zusätzliche Landschaftszerschneidung. „Hohe Umweltbetroffenheit“

Gegenargument: Nur 7 Prozent Verkehrsentslastung von Würzburg erwartet; zusätzliche Verlärmung von Karlstadt

Alternative: Vorhandene A 7 und A 3 sind ausreichend.

Herabstufung zur Bundesstraße löst Probleme nicht

Gegen die B 26n gab es bereits 2010 in Karlstadt ein erfolgreiches Bürgerbegehren. Als taktisches Zugeständnis stufte die Landesregierung die Westtangente von einem vierspurigen Autobahneubau auf eine dreispurige Bundesstraße herab. Im Endergebnis macht das jedoch keinen signifikanten Unterschied. Die negativen Folgen sind dieselben, die Möglichkeit eines nachträglichen Ausbaus auf vier oder mehr Spuren zu einer neuen Autobahn besteht weiter.

Auch die Einstufung der Strecke südlich Karlstadt in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ stellt keine wesentliche Änderung dar. Das Projekt wird weiter geplant und kann jederzeit in den vordringlichen Bedarf gehoben werden.

B 26n bringt mehr statt weniger Belastung

Das Projekt B 26n ist für den Fernverkehr nicht notwendig, da die A 3 und die A 7 bereits ausreichende Fernstrecken darstellen. Der Ausbau der A 3 zwischen Aschaffenburg und Nürnberg auf sechs Spuren ist im BVWP 2030 als laufend und fest disponiert geplant. Zudem ist ein Ausbau der A7 auf sechs Spuren im Bereich zwischen Werneck und Biebelried vorgesehen. Vor diesem Hintergrund gibt es keinen Bedarf für die B 26n. Im Gegenteil: Sie konterkariert die verkehrspolitisch sinnvolle Bündelung der Verkehre auf leistungsstarke Hauptachsen. Die B 26n würde zudem den Verkehr in Würzburg nur um sieben Prozent entlasten, an anderer Stelle aber Zusatzbelastungen auslösen: Im Landkreis Main-Spessart bewirkt sie starken Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung, der über untergeordnete Straßen viele Gemeinden belasten würde.

Flächenverbrauch und Eingriffe in den Naturschutz

Das bayrische Landesentwicklungsprogramm will angeblich dem Flächenverbrauch Einhalt gebieten. Die Planung des Projekts B 26n sollte deshalb nach Beenden der Umweltverträglichkeitsstudie eingestellt werden. Dies geschah jedoch nicht. Der Bau der 42 Kilometer langen Trasse für die B 26n und der B 276-Zubringer würden insgesamt 216 Hektar direkt beanspruchen, was 300 Fußballfeldern entspricht.

Eine Konsequenz des Neubaus wäre die massive Schädigung des Naturschutzgebietes Grainberg-Kalbenstein. Das etwa 302 Hektar große Areal ist ein komplexer Trockengebietverbund. Grainberg-Kalbenstein ist eines der ersten Naturschutzgebiete Unterfrankens, in dem schützenswerte Muschelkalkbastionen, Buntsandsteinterrassen, Weinbergsmauern, Säume, Hecken, Flugsande,

Wärmeliebende Wälder, verschiedene Trockenrasen und Ackerwildkraut-Standorte zu finden sind. Die Jagdverbände klagen bereits jetzt über eine zunehmende Zerschneidung der Lebensräume für das Wild. Wildunfälle häufen sich schon jetzt – die B 26n würde als völlig neue Verkehrslinie diesen Effekt weiter verstärken.

Auch gibt es in den mainfränkischen Ebenen wertvolle Anbauflächen mit fruchtbaren Böden und ertragreiche Weinberge. Diese haben unschätzbaren Wert für die regionale Nahrungsmittelproduktion und für die Rohstoff- und Energiegewinnung der Zukunft.

Keine Verbesserung der Wirtschaftsstruktur

Ein vom Kreistag Main-Spessart in Auftrag gegebenes Wirtschaftsgutachten kommt zu dem Schluss, dass die wirtschaftliche Zukunft des Landkreises überwiegend nicht im produktiven Großgewerbe liegen wird, sondern mehr im Dienstleistungsbereich und der Datenverarbeitung. Die Verkehrsprognosen gehen in der Region von einem stagnierenden bis abnehmenden Verkehrsaufkommen aus. Eine autobahnähnliche Bundesstraße ist nicht erforderlich, wohl aber zahlreiche sogenannte weiche Standortfaktoren, die es zu erhalten und weiterzuentwickeln gilt.

Die Baukosten und die künftigen Unterhaltungskosten werden wegen aufwendiger Brückenbauten viel höher ausfallen als kalkuliert. Diese Mittel sollten in die Instandsetzung und Erneuerung bestehender Brücken gesteckt werden.

Alternativen

Der BUND hält die vorhandenen Autobahnen in der Region für ausreichend für den Fernverkehr. Eine stärkere Verkehrszunahme ist weder zu erwarten noch wäre sie klimaverträglich. Als lokale Maßnahme zur Verkehrsreduzierung sollte die Bahnstrecke Waigolshausen-Gemünden ausgebaut werden. Auch das regionale Straßennetz sollte instandgehalten und gegebenenfalls ertüchtigt werden.

Fazit

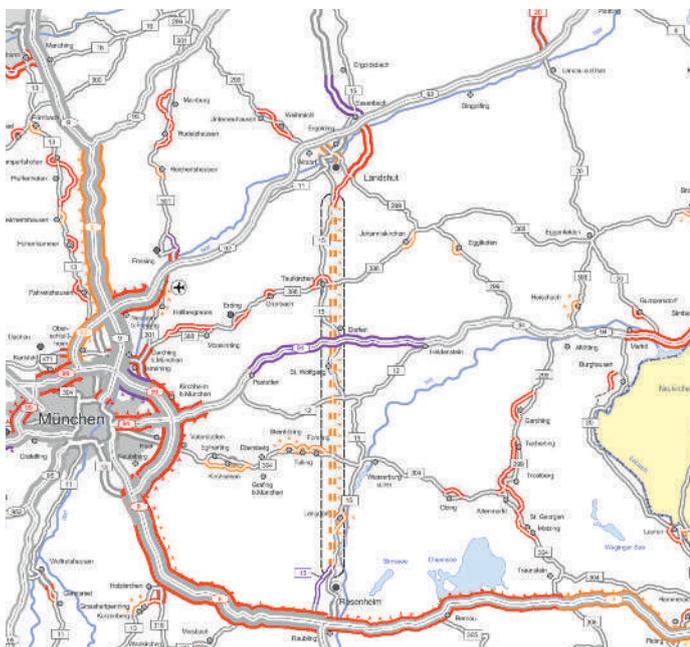
Die Bundesstraße B 26n darf nicht gebaut werden. Die Schäden an Natur und auch an betroffenen Städten sind zu hoch, ein Bedarf ist hingegen nicht gegeben.

Kontaktperson

Erwin Scheiner, Landes-AK Verkehr BUND Naturschutz in Bayern, Mail: erwin.scheiner@t-online.de

B 15n Landshut–Rosenheim: Eine fiktive Autobahn zerschneidet wertvolle, bayerische Kulturlandschaft

Seit 1974 gibt es einen ungebrochenen Widerstand in der betroffenen Bevölkerung gegen dieses Projekt, teilweise sogar in der dritten Generation: Die Neubauplanung der B 15 zwischen Landshut und Rosenheim würde in der hügeligen und bisher unbelasteten niederbayerischen Region östlich von München rund 1.000 Hektar Kulturlandschaft sowie Biotope vernichten. Landwirtschaftliche Betriebe, fruchtbares Ackerland und Waldbestände würden durch die 132 Kilometer lange Trasse unwiederbringlich zerstört. Zu realen Kosten von über einer Milliarde Euro würden künftig 40.000 Kraftfahrzeuge pro Tag mit einem Schwerlastanteil von 20 Prozent über die neue Bundesstraße fahren. Mit viel zu niedrig angesetzten Kosten, in Geld bewerteten Zeitgewinnen und einer rein fiktiven Planung wurde das Vorhaben vom Bundestag in den BVWP 2030 aufgenommen.



Kurzsteckbrief

Ursprünglich als Autobahnprojekt A 93 geplant, wurde das Vorhaben in Neubau B 15n umbenannt. Mit der Namensänderung erfolgen jedoch wenig Planänderungen: Der vierspurige Neubau mit Standstreifen und einer Breite von 28 Metern entspricht in weiten Teilen einer Autobahn. Die B 15n knüpft an die ebenfalls neu zu bauende Westumfahrung von Landshut (B 15) an. Der Ortsumfahrung wurde eine hohe Verbindungsfunktion zugewiesen, die eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h und somit die Ausweisung als Kraftfahrstraße und wahrscheinlich Vierspurigkeit voraussetzt. Offiziell gibt es für die Vorhaben noch keinen Planungsbeginn.

Länge: 132 km	Kosten (2014): 217 Mio. € Unabhängige Schätzung anhand detaillierter Pläne: 1.200 Mio. €	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, WB* NKV: 5,2
Neubau 2/4 Fahrstreifen	VFS 0/1*: Ja	Keine Angaben
Umweltbetroffenheit: Keine Angaben	Raumordn. Bedeutung: Keine Angaben	Städtebaul. Bedeutung: Keine Angaben

*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „grobräumlich“; II = „überregional“
WB* = Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Das Projekt darf planerische vorangetrieben werden.

Alternative: Ortsnahe Umfahrung für Landshut, Ortsumfahrungen auf B15 (alt), Ausbau bzw. Ertüchtigung der Bahnstrecke Regensburg–Landshut–Rosenheim (Zulaufstrecke Brennerbasistunnel)

Fakten schaffen ohne Öffentlichkeitsbeteiligung

Noch zu Anfang des Jahres 2015 erklärte der Bayerische Staatsminister des Inneren, für Bau und Verkehr das Aus für die Bundesstraße zwischen Landshut und Rosenheim. Nur wenige Tage später jedoch meldete der Freistaat Bayern das Projekt für den BVWP an, ohne dies frühzeitig und transparent zu kommunizieren. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung war deshalb nicht möglich. Eine Planung lag bei der Anmeldung ebenfalls nicht vor. In den Unterlagen des Bundesverkehrsministeriums wurde nur eine „Platzhaltertrasse“ dargestellt, als schnurgerader Strich auf der Landkarte. Eingestuft wurde das Projekt in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht. Das heißt, es kann weitergeplant werden. Falls die Planung schnell vorankommt kann das Projekt noch vor 2030 realisiert werden. Das offizielle Ziel des Projektes ist die Entlastung des Münchener Autobahnringes (A 99). Inoffiziell ist die B 15n jedoch Teil einer innereuropäischen Nord-Süd-Tangente aus den baltischen Staaten über den Brenner Richtung Italien.

Das Projekt in der Praxis: Ein Wurmfortsatz

Nordöstlich von Landshut, beim Anschluss der B 15 an die A 92, hatten 2018 Planungsfehler die Situation an der Baustelle dramatisch zugespitzt: Lange vorhergesagte Schwierigkeiten an der Grundwasserwanne waren zutage getreten, es kam zu einer Firmenpleite, zu gerichtlichen Klagen wegen Mehrkosten in mehrstelliger Millionenhöhe und schlussendlich zu einem vorübergehenden Baustopp. Bis voraussichtlich 2023 wird der Verkehr nun über eine provisorische Auffahrt auf die A 92 geführt. Die exakte Trassenführung der B 15n im Streckenabschnitt der Landshuter Umfahrung und bis zur Grenze des südlich angrenzenden Landkreises Mühldorf stehen noch nicht fest, es gibt lediglich Varianten und einen Planungskorridor. Der Landkreis Mühldorf hat sich jedoch gegen den Weiterbau der B 15n auf seiner Flur ausgesprochen. Weiter südlich ab Haag wurde die B 15n rechtskräftig aus dem Regionalplan Südostoberbayern gestrichen. Die Bundesstraße müsste also an der Grenze des Landkreises Landshut enden.

Umweltschaden

In einer detaillierten Aufstellung wird der elf Kilometer langen Strecke der B 15n zwischen der A 92 und der B 299 ein insgesamt negativer „Umweltnutzen“ bescheinigt. Der Umweltschaden ist mit einem Wert von 36,4 Millionen Euro beziffert. Er begründet sich einerseits durch einen hohen Flächenverbrauch, andererseits durch die Durchschneidung eines Naturschutzgebietes.

Gegen den restlichen Verlauf der B 15n besteht seit 1974 in der Bevölkerung der fünf betroffenen bayerischen Landkreise ein ungebrochener Widerstand, teilweise bereits in der dritten Generation. Zusammengefasst würde die B 15n rund 1.000 Hektar Kulturlandschaft und Biotope vernichten, Pachtpreise würden durch Flächenversiegelung weiter steigen, landwirtschaftliche Betriebe zerstört, fruchtbares Ackerland und Waldbestände gingen unwiederbringlich verloren.

Alternative

Für die sogenannte Landshuter Umfahrung das Bayerische Verkehrsministerium 2015 ein „Dialogforum Ost-Süd-Umfahrung Landshut im Zuge der B 15n“ auch mit Kritiker*innen ein. Dort wurden 13 alternative Trassenführungen zur Verkehrsberuhigung von Landshut ausgearbeitet. Die Variante 9 mit einem neuen, innerörtlichem Isarübergang von nur 3,6 Kilometern Länge wäre eine relativ wenig umweltbelastende Alternative mit großem Nutzen für Landshut. Auch im Rahmen der FFH-rechtlichen Alternativenprüfung wäre diese Alternative zu berücksichtigen gewesen

Kontaktperson

Reinhold König, AK Verkehr BUND Naturschutz in Bayern,
Mail: Koenig.Reinhold@t-online.de

Lösungen: Die Bedarfsplanüberprüfung 2022 als Schritt zu einer nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsplanung des Bundes nutzen

Die systemischen Defizite der heutigen Planungsstruktur bzw. des heutigen Planungschaos wurden im ersten Kapitel dargestellt. Ohne gezielte Neuerungen bleiben die Verkehrsprobleme sowie die Klima- und Umweltprobleme ungelöst. Die turnusmäßige Überprüfung des Fernstraßenbedarfsplans vom 23.12.2016¹⁹, die jeweils nach fünf Jahren stattfindet²⁰, bieten Gelegenheit für grundlegende Innovationen, die in zentralen Bereichen geltendes Recht tatsächlich anwenden. Sie reagieren zugleich auf den Wandel der Verkehrsstruktur, der bis 2030 stattfindet und längst begonnen hat. Man denke an den Hochlauf der Elektromobilität bei Pkw und Lkw, neue Mobilitätsdienstleistungen, die Veränderungen durch Digitalisierung, Online-Dienste, Videokonferenzen, Home-Office, Mobility-On-Demand-Angebote. Diese grundlegenden Veränderungen der Mobilitätsstruktur und -kultur gilt es politisch zu gestalten, die damit verknüpften Chancen für nachhaltige Mobilität gilt es zu ergreifen.

Eine zweite grundlegende Veränderung bewirkt das Klimaschutzgesetz vom 12.12.2019, das vom Verkehrssektor eine CO₂-Minderung um 42 Prozent bis 2030 im Vergleich zu 1990 verlangt. Das bedeutet z. B. dass die Potenziale der Verkehrsverlagerung, weg von der Straße, so rasch wie möglich ausgeschöpft und die Verkehrsanteile von Schiene und Schiff gesteigert werden müssen. Bisher hat der Verkehrssektor seit 1990 seine Treibhausgasemissionen nicht reduziert.

Um welche Lösungen geht es?

(1.) Statt immer weiter neue Straßen zu bauen, eine zielorientierte und strategische Verkehrs- und Mobilitätsplanung etablieren: Die Ziele des BVWP 2030 und des Bedarfsgesetzes stehen nur auf dem Papier²¹. Wie die Mobilität in 2030 aussehen wird oder aussehen soll wird nicht diskutiert. Auch der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsminister fordert eine strategische Planung der Verkehrsinfrastruktur²². Dort sollten verbindliche Ziele formuliert und der Beitrag definiert werden, den die Infrastrukturplanung – in Kombination mit preislichen, regula-

tiven und anderen Instrumenten – für das Erreichen der Mobilitäts-, Verkehrssicherheits- und Umwelt- und Städtebauziele leisten soll. Zu den Zielen müssen passende Umsetzungsstrategien und Bewertungsverfahren für Projekte entwickelt werden, die tatsächlich zu den Zielen passen.²³

(2.) Statt organisierter föderativer Unverantwortlichkeit, Abschichtung der Planungszuständigkeiten: Einerseits müssen bundesweite Netzplanungen anknüpfend an das europäische Kernnetz und die sechs europäischen Güterverkehrskorridore durch Deutschland per **Bundesnetzplanungen** entwickelt werden. Das dem BVWP 2030 zugrundeliegende „Zielnetz 2030“ erfüllt diese Vorgabe, ebenso wie die Netzkategorisierung der Wasserstraßen. Die Zentralisierung der Verwaltung der Autobahnen in der Autobahn GmbH erleichtert Priorisierungen der Planung und Umsetzung. Kleine, nur lokal oder regional wirksame Bundesstraßenprojekte müssen lokal oder auf Landesebene entschieden werden. Bisher werden die Kapazitäten der **Kommunen für eine integrierte kommunale Verkehrsplanung** durch Bundesplanungen blockiert. Der Bundestag entscheidet als Gesamtgremium hierarchisch über Hunderte von Ortsumfahrungen ohne ausreichende Ortskenntnis. Das widerspricht einer vernünftigen Aufgabenteilung und dem **Subsidiaritätsprinzip**. Die für Ortsumfahrungen vorgesehenen Bundesmittel sollten an die Länder gehen mit **erweiterter Zweckbindung**: Der Lösung der mit diesen Bundesstraßen verknüpften Verkehrsprobleme. Dazu gehören bauliche Investitionen in andere Verkehrsmittel und der Umbau von Ortsdurchfahrten.

(3.) Finanzierungschaos beenden und Finanz- und Aufgabenplanung zusammenbringen: Faktisch sind weniger als die Hälfte der Straßenprojekte des Vordringlichen Bedarfs finanziert. Grundlage des fortgeschriebenen Bedarfsplans muss die **Finanzplanung bis 2030** und eine **realistische Kostenkalkulation der Projekte** (anstelle der Kosten von 2014) und Abschätzung der Mehrbedarfe für Erhaltungs- und Bahninvestitionen sowie weiterer Kosten sein. An dieser

¹⁹ Der Bedarfsplan ist die Anlage zum 6. Fernstraßenbauänderungsgesetz (6. FStrAbÄndG) vom 23.12.2016.

²⁰ Laut § 4 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenbaugesetz) prüft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur „nach Ablauf von jeweils fünf Jahren ..., ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist: in die Prüfung sind die bei der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus einzubeziehen. Die Anpassung geschieht durch Gesetz.“

²¹ Als „übergeordnete Ziele werden genannt „Mobilität im Personenverkehr ermöglichen“, „Sicherstellung der Güterversorgung“ (beides ohne Konkretisierung), „Erhöhung der Verkehrssicherheit“, „Reduktion der Emission von Schadstoffen und Treibhausgasen“, „Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft“, „Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation in Regionen und Städten“. Siehe BMVI (216): BVWP 2030, S. 6.

²² Vgl. die Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats für Verkehr „Strategieplanung „Mobilität und Transport“ – Folgerungen für die Bundesverkehrswegeplanung“ – Kurzversion, S. 2: „Der Wissenschaftliche Beirat empfiehlt, auf allen Betrachtungsebenen zur Planung der Bundesverkehrswege die alleinige Fokussierung auf Infrastrukturmaßnahmen aufzugeben und verkehrspolitische Maßnahmenbündel, bestehend aus investitions-, ordnungs-, preis-, informations- und vor allem intelligenten organisationspolitischen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit über mittel- und langfristige Zeiträume zu prüfen.“

Vorgabe sind die Netz- und Projektplanungen auszurichten. Die durch Fehlplanungen der Landesverwaltungen verschuldeten **Mehrkosten** von Straßenprojekten müssen aus der jeweiligen Landesquote finanziert werden.

(4.) Einseitiges Bewertungsverfahren durch transparente Entscheidung über die Auswahl von Projekten und Vorhabenalternativen ersetzen. Die Nutzen-Kosten-Analyse zum BVWP 2030 ist, wie im Hintergrundkapitel dargestellt, auch methodisch nicht haltbar. Statt die BVWP-Ziele abzubilden, prämiert sie fragwürdige Zeitgewinne mehrfach und verschleiert die problematischen Neuverkehre, während die Umweltbewertung als Entscheidungskomponente komplett ausgeschaltet wurde. Bei erheblichen ökologischen Beeinträchtigungen, z. B. in Natura-2000-Gebieten muss aber eine europäischen Rechtsmaßstäben entsprechende umfassende Alternativenentwicklung und -bewertung stattfinden, die auch andere Verkehrsträger und nicht infrastrukturelle Instrumente einschließt. Eine Öffnungsklausel im Fernstraßenausbaugesetz muss deshalb klarstellen, dass auf den nachfolgenden Planungsstufen bedarfsgerechte, „vernünftige Alternativen“ zu ermitteln sind.

(5.) Statt Pseudobeteiligungen faire, ergebnisoffene und effektive Öffentlichkeitsbeteiligung auf Projektebene durchführen. Im Hintergrundkapitel sind die Anforderungen und ein Verfahren guter Öffentlichkeitsbeteiligung näher beschrieben. Von zentraler Bedeutung ist dabei die gemeinsame Beauftragung von Gutachtern. Der BUND schlägt die Integration der frühen Beteiligungsverfahren, auch von informellen Formaten, in das Raumordnungsverfahren vor. Dieses gilt es zu stärken.

(6.) Selbstbedienung beenden und transparente parlamentarische Kontrolle herstellen. An der Zielentwicklung, Diskussion über die Entwicklung der Mobilität ist der Bundestag bisher nicht beteiligt. Statt an der Projektaushandlung im Stile eines orientalischen Basars, welche Projekte im eigenen Land oder im eige-

nen Wahlkreis gebaut werden, sollten sich die Abgeordneten bei der Gestaltung der Ziele, der Mobilität der Zukunft, der Diskussion von Projektalternativen einbringen.

(7.) Länder, die bei der Umverteilung von Straßenbaumitteln verlieren, sind zu kompensieren: Diese Kompensation kann durch mehr Bundesmittel für Erhalt und für neue Investitionsschwerpunkte wie verkehrsberuhigender Umbau von Ortsdurchfahrten, „Nachrüstung“ bestehender Bundesstraßen mit Radwegen, Anbindung von Logistikzentren und Umschlagsanlagen für die Verlagerung von der Straße auf Schiene und Schiff oder durch mehr Bahninvestitionen erfolgen. Grundlage der Mittelverteilung muss die neue Finanzplanung 2030 sein. Für Bundesländer die Finanzmittel verlieren, müssen diese aber durch zusätzliche Bundesmittel bis zur Höhe ihrer bisherigen Quotenanteile an Straßenbaumitteln des Bundes kompensiert werden.

²³ Vorbild kann z. B. das Verfahren in Frankreich sein. Vgl. Beckmann, K.J./Klein-Hitpaß, A./Rothengatter, W: Grundkonzeption einer nachhaltigen Bundesverkehrswegeplanung, S. 30 ff.

Literatur

- ARGE Bosch, Baader und GFP: *Strategische Umweltprüfung zum Bundesverkehrswegeplan 2030. Umweltbericht.* März 2016. Hrsg. BMVI. Hannover.
- Becker, U./Schwedes, O. (2020): *Zur Reformbedürftigkeit der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. Plädoyer für ein repräsentatives Verfahren bei der Festlegung von Richtlinien im Straßenverkehr.* Berlin.
- Beckmann, K.J./Heße, M./Holz-Rau, C./Hunecke, M. (Hrsg.) (2006)_ *StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil,* Wiesbaden.
- Beckmann, K.J./Klein-Hitpaß, A./Rothengatter, W. (2012): *Grundkonzeption einer nachhaltigen Bundesverkehrswegeplanung.* Hrsg. Umweltbundesamt. Dessau-Roßlau.
- Beratergruppe Verkehr und Umwelt/Intraplan Consult/IVV/Planco (2014): *Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Schlussbericht,* Freiburg u. a.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung/BMVI (2015): *Entwurf der Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse der Bundesverkehrswegeplanung.* Bonn und Berlin.
- BMVI (Hrsg.) (2014): *Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015. Bedarfsgerecht – transparent – herausfordernd.* Bonn.
- BMVI: *Bericht zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung des BVWP 2030 (2016),* Berlin.
- Bund für Umwelt- und Naturschutz, BUND (2018): *Grünbuch Nachhaltige Planung der Verkehrsinfrastruktur. Zur Transformation des Bundesverkehrswegeplans 2030.* Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2016): *Bundesverkehrswegeplan 2030.* Berlin.
- BMVI (2016): *Masterplan Schienengüterverkehr,* Berlin.
- BMVI (2019): *Masterplan Binnenschifffahrt.* Berlin.
- Intraplan Consult/TU Berlin Science Marketing (2015): *Grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung. Endbericht für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.* Essen u. a.
- Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt/Ifeu-Institut/Ludwig-Bölkow-Systemtechnik/Deutsches Biomasseforschungszentrum (2016): *Verlagerungspotenzial auf den Schienengüterverkehr in Deutschland.* Berlin.
- Erdmenger, C. (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg) (2020): *Verkehrsinfrastruktur Klimaschutzszenario 2030. Folienvortrag vom 3.11.2020.*
- Faas, Th./Huesmann (2017): *Die Bürgerbeteiligung zum Klimaschutzplan 2050. Ergebnisse der Evaluation.* Hrsg. Bertelsmann Stiftung. Gütersloh.
- Gather, M.; Kagermeier, A./Lanzendorf, M. (2008): *Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung.* Berlin, S. 23 f.
- Fazlic, N. (2019): *Deutsche Regelwerke und die Verkehrswende: Teil der Lösung oder Teil des Problems? Die Grundlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen im Vergleich mit der Radverkehrsgestaltung in Norwegen.*
- Mecklenburg, Wilhelm: *Stellungnahme zur Novelle des Bundesnaturschutzgesetz (Referentenentwurf vom 1.12.2016) v.9.12.2016. Punkt 3.5.1_Signifikanztheorie des Bundesverwaltungsgerichts.*
- Planco (2013): *Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen.* Essen.
- PTV-Group u. a. (März 2016): *Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030. Entwurfsfassung.* Karlsruhe u. a.
- Infas u. a.: *Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht 2017.*
- Intraplan Consult u. a. (2014) *Bewertungsmodul A – Entwurf Endbericht Grundsätzliche Überprüfung der Nutzen-Kosten-Analyse, Teil 2.*

- PRINS (Projektinformationssystem) des BMV zu einzelnen Projekten Straße, Schiene, Wasserstraße. Siehe: www.bvwp.projekte.de.
- Reh, W. (1988): *Politikverflechtung im Fernstraßenbau der Bundesrepublik Deutschland und im Nationalstraßenbau der Schweiz*. Bern u. a.
- Schwedes, O. (2017): *Verkehr im Kapitalismus*. Berlin.
- Schwedes, O./Rammert, A. (2020): *Was ist Integrierte Verkehrsplanung? Hintergründe und Perspektiven einer am Menschen orientierten Planung*. Berlin.
- VSU GmbH (Verkehr, Städtebau, Umwelt) (2012): *Modernisierung der BVWP-Methodik. Teil „Städtebauliche Effekte“*. Schlussbericht. Essen.
- Umweltbundesamt (2016): *Stellungnahme des Umweltbundesamtes zum Entwurf des BVWP 2030 mit Umweltbericht vom 29.4.2016*. Dessau-Rosslau.
- Wissenschaftlicher Beirat des Bundesverkehrsministeriums (2009): *Wissenschaftlicher Beirat für Verkehr „Strategieplanung „Mobilität und Transport“ – Folgerungen für die Bundesverkehrswegeplanung“ – Kurzversion*. Berlin.

Abkürzungen

AK	Autobahnkreuz
AS	Autobahnanschlussstelle
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BVWP	Bundesverkehrswegeplan. Aktuell gilt der BVWP 2030; anfangs BVWP 2015 genannt.
FGSV	Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen
NGO	Non Governmental Organizations bzw. Nichtregierungsorganisationen
NKA	Nutzen-Kosten-Analyse. Anderer Begriff für NKU. Oft in Verbindung mit dem BVWP verwendet
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung. Der gebräuchlichere Begriff als NKA.
RWA	Raumwirksamkeitsanalyse
SUP	Strategische Umweltprüfung: Vorschrift der EU, die seit Juli 2004 gilt. Dabei ist ein Umweltbericht zu erstellen, der die voraussichtlichen Umweltwirkungen der Netze und der Investitionsmaßnahmen beschreibt und Maßnahmen vorschlägt.
TSF	Temporäre Seitenstreifenfreigabe
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VFS	Verbindungsfunktionsstufen: Unterschieden werden VFS 0 für „kontinentale“, VFS I für „großräumliche“ und VFS II für „überregionale“ Straßenverbindungen. Die VFS sind verknüpft mit zu erreichenden Entwurfsgeschwindigkeiten und Vorgaben für Fahrbahn-Querschnitte und weitere Gestaltungselemente.

Impressum

Herausgeber:

*Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland e. V. (BUND),
Friends of the Earth Germany,
Kaiserin-Augusta-Allee 5,
10553 Berlin*

Telefon: 0 30/2 75 86-40

Telefax: 0 30/2 75 86-440

Mail: info@bund.net
www.bund.net

Text:

Dr. Werner Reh, Leo Treder

Redaktion:

Almut Gaude

V. i. S. d. P.:

Petra Kirberger

Produktion:

Natur & Umwelt GmbH

1. Auflage, Februar 2021