

BUND meldet für neuen Bundesverkehrswegeplan 30 alternative Straßenbauprojekte an. Natur zerstörende, unnötige und teure Neubauten müssen durch bedarfsgerechte, umweltschonende und preiswertere Alternativen ersetzt werden

Stand: 23. August 2013

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) nutzt die erstmals vom Bundesverkehrsministerium geschaffene Möglichkeit, frühzeitig Alternativvorschläge in das derzeit von den Ländern durchgeführte Anmeldeverfahren für Bundesfernstraßen einzubringen. Mit seinen konkreten Projektvorschlägen für den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2015) will der BUND erreichen, dass zugunsten umweltschonender Alternativen auf nicht bedarfsgerechte, umweltschädliche und viel zu teure Neubauprojekte verzichtet wird.

Obwohl die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung inzwischen ausreichend bedient werden können, melden die Straßenbauverwaltungen der Länder weiterhin auch in Regionen mit geringem Verkehrsaufkommen überdimensionierte Neubaustrecken an. Diese neuen Straßen tragen jedoch nicht zur Deckung aktueller bzw. künftiger Mobilitätsbedürfnisse bei. Der motorisierte Individualverkehr stagniert nunmehr seit 10 Jahren¹. Und die drei größten Autobahn-Neubaustrecken in Deutschland (A 20, A 14, A 39) werden in Regionen geplant, die schon jetzt dünn besiedelt sind und wo zudem die Bevölkerungsentwicklung rückläufig ist. Die Projekte tragen außerdem nicht zur Lösung der Probleme des Güterverkehrs bei. Auch im Güterverkehr wächst das Verkehrsaufkommen - also die Menge der transportierten Güter - seit 20 Jahren nicht mehr² (es wachsen lediglich noch die zurückgelegten Entfernungen), Projekte wie die A 20 („Küstenautobahn“) verhindern stattdessen die Verlagerung von Verkehr auf Schiffe oder die Bahn im Seehafen-Hinterland. Ihre Realisierung würde Deutschland noch stärker zum Transitland machen.

Der Bau überdimensionierter Straßen- und Prestigeprojekte, für die es keinen Bedarf gibt erhöht den CO₂-Ausstoß, die Lärm- und Schadstoffemissionen und fördert die Zerschneidung der Landschaft sowie den Flächenverbrauch. Vorgaben für den nächsten BVWP verlangen jedoch eine Minderung der Emissionen. Außerdem wird dort ausdrücklich kein weiterer Verlust unzerschnittener Räume und eine Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft verlangt (vgl. Anlage 1).

Die Anmeldungen des BUND für den BVWP erfüllen diese Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS), verbessern die Mobilität der Bürger und sichern den Transport von Gütern, wo es tatsächlich Bedarf gibt. Mit dem BVWP 2015 haben der BUND und weitere Verbände neben den Industrie- und Handelskammern (IHK) erstmals die Möglichkeit, selbst Bundesfernstraßenprojekte vorzuschlagen und diese bei den Ländern anzumelden. Die dort zuständigen Verwaltungen müssen alle eingegangenen

sowie ihre eigenen Vorschläge bis Ende September 2013 im Bundesverkehrsministerium einreichen und dabei zugleich dokumentieren, welche Alternativen geprüft wurden ⁽¹⁾.

Der BUND hat 30 Alternativen zu größeren Fernstraßenprojekten identifiziert, die er in enger Zusammenarbeit mit seinen Landesverbänden und Gruppen vor Ort für den BVWP anmelden wird. Nicht vorgestellt werden hier zahlreiche Ortsumfahrungsprojekte, zu den der BUND ebenfalls Alternativen anmeldet. Die Umsetzung der von den Ländern vorgeschlagenen Projekte würde über 10 Milliarden Euro kosten. Die vom BUND vorgeschlagenen Alternativen dagegen weniger als die Hälfte. Diese eingesparten Mittel sollten in die verkehrliche Entlastung von Ballungsräumen investiert werden und in Bahnprojekte, die geeignet sind, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Zudem müssen die Investitionen in den Erhalt der Fernstraßen um eine Milliarde Euro pro Jahr erhöht werden. Mindestens die gleiche Summe wird für den Erhalt der Wasserstraßen benötigt.

Einige Beispiele: Alternativen zu überdimensionierten und veralteten Autobahnplanungen

Im Norden Deutschland melden einige Landesregierungen eine Vielzahl umweltschädlicher Straßen-Großprojekte an, die allen Vorgaben der aktuellen BVWP-Konzeption widersprechen. Die Fortführung der A 20 über rund 200 km, mit einer Elbquerung bei Glückstadt und weiter in Richtung niederländischer Grenze, widerspricht diametral den Zielen der EU, im Ostseeraum Verkehr auf Seeschiffe zu verlagern („motorways of the sea“). Stattdessen würde diese Autobahn direkt mit dem Schiffsverkehr von den holländischen und deutschen Nordseehäfen über den Nord-Ostseekanal ins Baltikum konkurrieren und - statt wie gefordert - „from road to sea“ zusätzlichen Verkehr auf die Straße verlagern („from sea to road“). Der BUND schlägt vor, die A 20 von Segeberg nur bis zur A 7 weiterzubauen und den Ausbau der A 7 durch die permanente Nutzung von Standspuren und das Anlegen von Nothaltebuchten umweltverträglicher zu gestalten. Gleichzeitig muss dem Ausbau des Knotens Hamburg im Schienenverkehr allerhöchste Priorität gegeben werden. Bei der letzten Bedarfsplanprüfung für Schienenprojekte im Jahr 2010 passierte jedoch genau das Gegenteil: Der Knoten Hamburg wurde, obwohl völlig überlastet, in der Priorität zurückgestuft.

Der „ewige Hosenträger“: 300 km sinnloser Straßenbau - die A 39/A 14/B 190

Ein weiteres Beispiel für ein sinnloses, rund 300 km langes, Großprojekt ist der sogenannte „Hosenträger“, bestehend aus der nord-südlich geführten A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg (beides Niedersachsen), der A 14 von Schwerin (bzw. Ludwigslust, beides Mecklenburg-Vorpommern) über Wittenberge nach Magdeburg (Sachsen-Anhalt) und der „Querverstrebung“ über die geplante B 190 zwischen Ost und West (Brandenburg bzw. Niedersachsen). Alle betroffenen Bundesländer haben dazu Projekte angemeldet, obwohl der Bedarf mehr als fraglich ist. Keine dieser Strecken hätte außerdem maßgebliche Wirkungen zur Aufnahme des Seehafenhinterlandverkehrs. Zudem ist die Bevölkerung insbesondere im geplanten Korridor der A 14 stark rückläufig. Das Verkehrsaufkommen liegt im Durchschnitt etwa bei 5000 Kfz pro Tag, maximal bei 15000 Kfz und rechtfertigt

¹(1) Laut Schreiben des BMVBS an die Länder v. 16.7.2012 sind auch von Dritten angemeldeten Projekte oder Alternativen „immer seitens der Auftragsverwaltungen zu prüfen und ggf. für die Anmeldung aufzubereiten“
Der BMVBS verpflichtet die Länder, „bei der Anmeldung von Straßenprojekten darzulegen, inwieweit eine intensive Auseinandersetzung mit ‚alternativen Lösungsmöglichkeiten‘ erfolgt ist. Insbesondere bei Umweltkonflikten ist darzustellen, ob Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, erwogen worden sind, und warum eine solche Lösung nicht angemeldet wird. Soweit es im Einzelfall sinnvoll ist, soll auch auf Verkehrsträgeralternativen eingegangen werden“ (vgl. Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015, Entwurf v. 1.2.2013, S. 55).

deshalb keine neue Autobahn. Der BUND schlägt daher den streckenweisen Ausbau in Form einer Ertüchtigung der B 4 anstatt des A 39-Neubaus und den lärmindernden Ausbau der parallel zur geplanten A 14 verlaufenden B 189 mit Hilfe einer 2+1 Lösung (Überholspuren) und Ortsumgehungen bei Grabow und Ludwigslust vor (in Stendal besteht bereits eine Ortsumfahrung, für Colbitz ist eine in Bau). Damit können vorhandene Erreichbarkeitsdefizite in dieser Region unter Einhaltung der Vorgaben des BMVBS abgestellt werden.

Für die B 190 ist ebenfalls kein Bedarf vorhanden. Auch faktisch wurde eine Planung bisher nicht vorangetrieben, das Projekt kann einfach gestrichen werden.

Optimale Lösungen zur Entlastung von Städten

Ortsumfahrungen sind nach Ansicht des BUND nur dann gerechtfertigt, wenn sie tatsächlich eine deutliche Entlastung der Kommunen von Lärm und eine Verbesserung der Lebensqualität entlang der Ortsdurchfahrt und im Ortskern bewirken. Dabei kommt es einerseits darauf an, wie hoch die Anteile des Durchgangs- und des Lkw-Verkehrs sind. Andererseits müssen sämtliche Straßenbaumaßnahmen in ein nachhaltiges kommunales Verkehrskonzept eingebettet sein. Erforderlich ist dafür ein Verkehrsentwicklungsplan für alle Verkehrsträger, der in der Lage ist, Entlastungen im Binnen-, Quell- und Zielverkehr zu erreichen.

Ist der Durchgangsverkehrsanteil nur gering oder haben städtebauliche Gutachter einer künftigen Ortsumgehung bereits bei Erstellung des BVWP 2003 keine hohe Entlastungswirkung attestiert (mindestens 3 von 5 Punkte), schlägt der BUND „Null-plus-Lösungen“ statt Ortsumfahrungen vor, also Maßnahmen für den stadtverträglichen Umbau von Ortsdurchfahrten finanziert aus Mitteln des Bundeshaushalts (Titel „Um- und Ausbau, Lärmschutz an Bundesstraßen“). Die Vielzahl von gemeldeten Ortsumfahrungen droht das Erledigen von Hausaufgaben der kommunalen Verkehrsplanung jahrelang zu verzögern bzw. zu verhindern. Das Versprechen einer Ortsumfahrung darf die kommunale Verkehrsplanung jedoch nicht auf Jahrzehnte blockieren und ausgerechnet jene Kommunen bevorzugen, die keine integrierte Verkehrsplanung erstellen können oder wollen.

Jahrzehntelange Blockade der Verkehrsplanung beenden

Seit vierzig Jahren warten z.B. die Städte Hemer und Menden im Sauerland auf den Bau der Autobahn A 46, die nach Osten weitergeführt werden soll. Die ursprünglich geplante Entlastungsfunktion für die Autobahnen des östlichen Ruhrgebiets (A 44, A 2, A 1) entbehrt nach erfolgtem Ausbau dieser Autobahnen jeder Grundlage. So geht es jetzt noch u. a. um die Entlastung von Hemer. Dafür ist aber weder eine vierspurige Autobahn noch eine weit vom Stadtkern geführte zweispurige Bundesstraße geeignet, die zudem ein ökologisch höchst wertvolles Waldgebiet und beliebtes Naherholungsgebiet im Südwesten von Menden (die „Waldemei“) durchqueren würde. Der BUND schlägt in Anbetracht des im letzten kommunalen Verkehrsentwicklungsplan von 2003 ermittelten Durchgangsverkehrsanteils von nur knapp 16% eine Null-plus-Variante mit einer neuen Verkehrsführung ab Iserlohn vor. Im Zuge der Erstellung des neuen Verkehrsentwicklungsplans sollte außerdem geprüft werden, ob mit Hilfe eines kurzen, stadtnahen Tunnels, der gegenüber dem Gewerbegebiet auf die B 7 zurückgeführt wird und unter Einschluss städtischer Maßnahmen für den Ziel-, Quell- und Binnenverkehr eine deutlich spürbare Lärmreduzierung sowie städtebauliche Verbesserungen erreicht werden können.

Ein weiteres Beispiel ist die B 26n, sie soll laut offiziellem Projekt als Westtangente Würzburg über 49 Kilometer mindestens dreispurig neugebaut werden. Knapp 500 Millionen Euro sind veranschlagt. Der BUND meldet alternativ den Ausbau der Werntalbahn an. Zudem ist die geplante B 26n sowohl aus regionaler als auch aus überregionaler Sicht nicht notwendig, das bestehende Autobahnnetz (A 7 und A 3) ist ausreichend. Es würde aufgrund des aktuell geringen Durchgangsverkehrs in Würzburg

lediglich eine Entlastung von fünf bis sieben Prozent für die Stadt geben. So bekam das Projekt bei der städtebaulichen Bewertung der Gutachter des Bundesverkehrsministeriums nur null von fünf möglichen Punkten. Die bayerische Landesregierung hält trotz dieser Tatsache und trotz eines erfolgreichen Bürgerbegehrens gegen die B 26n an der Planung fest. Mit der BUND-Alternative werden ein Verlagerungspotential auf die Schiene geschaffen, lokale Erreichbarkeiten verbessert sowie eine massive Neuzerschneidung der Region und eine Verlärmung von Karlstadt durch eine große Brücke südlich der Stadt vermieden.

Entlastungen für Orte soll auch die A 98 im Südwesten Deutschlands bringen („Hochrheinautobahn“), geplant von der grün-roten Landesregierung Baden-Württembergs als vierspurige Autobahn und Bergtrasse fern der Orte am Rhein. Der BUND sieht die Belastung der Orte durch den aktuellen Verkehr und meldet den Ausbau der B 34 sowie den zweigleisigen Ausbau der Hochrheinbahn an. Die Planung des Landes wird nicht die gewünschte Entlastung der Ortsdurchfahrten nach sich ziehen. Die Autobahn würde nur vom Fernverkehr genutzt werden, der nur 12 bis 19 Prozent des Gesamtverkehrs ausmacht. Durch das eingesparte Geld der aufwendig zu bauenden Autobahn wäre Geld frei für ortsnahe Tunnellösungen der B 34. Dadurch würde eine Zerschneidung von FFH- und Natura-2000-Gebieten sowie erheblicher Mehrverkehr vermieden. Ebenso würde dies zu einer tatsächlichen Entlastung der Orte führen, da die Umgehungen auch vom lokalen und regionalen Verkehr genutzt werden würden. Zudem ist die A 98 auch aus überregionaler Planungssicht zu hinterfragen, da sie am geplanten Autobahnende östlich von Waldshut-Tiengen keine Aussicht auf Weiterführung über das Schweizer Gebiet hat. Das hat der Kanton Schaffhausen unmissverständlich zum Ausdruck gebracht. Eine Anbindung an die bestehende A 98 bei Singen wird es somit nicht geben, die geplante A 98 würde buchstäblich auf einem Acker enden.

Null-Plus-Lösungen

In vielen Fällen sind auch keinerlei bauliche Maßnahmen erforderlich. Das vorhandene Verkehrsproblem kann z. B. durch Zurückdrängung des Mautausweichverkehrs auf Autobahnen gelöst werden. Das gilt für die Beispiele der geplanten A 445 zwischen Hamm und Werl oder die B 10 im Pfälzer Wald. In anderen Fällen wie bei der B 87 in Lübben (Brandenburg) schlägt der BUND den stadtverträglichen Umbau von Ortsdurchfahrten mit Hilfe entsprechender Bundeshaushaltsmittel vor. Dadurch lassen sich stärkere Effekte der Lärminderung erzielen als durch den Bau von Ortsumfahrungen, wo der Durchgangsverkehr nur geringe Anteile hat, häufig deutlich unter 20%. So wird in Passau gegen eine deutliche Mehrheit im Stadtrat weiter an der Planung der Nordtangente (B 388n) festgehalten, obwohl der Durchfahrtsverkehrsanteil in der Stadt nur bei sieben Prozent liegt. Dieser geringe Transitverkehr könnte mit Hilfe einer geänderten Wegweisung auf bestehende Straßen um die Stadt herumgelenkt werden.

Schiene statt Straße

In einigen Fällen meldet der BUND auch den alleinigen Ausbau von Schienenverbindungen an, die den Verkehrsbedarf ohne die negativen Umweltauswirkungen von Straßen abdecken können. Das trifft z.B. für die A 21 östlich von Hamburg und ebenfalls bei Warendorf/Nordrhein-Westfalen zu. Dort findet bereits jetzt Schienenverkehr direkt parallel zur Bundesstraße B 64 statt, wird aber durch viele unbeschränkte Bahnübergänge massiv behindert.

Weitere Prüfungs- und Beteiligungsschritte

Der BUND erwartet von den Ländern, dass sie ihren Auftrag erfüllen und die Anmeldeunterlagen auch zu den vom BUND eingereichten Projektalternativen einschließlich der Trassierungsvorschläge und Kostenberechnungen erstellen.

Da auf Bundesebene zuerst die Kostenschätzungen auf ihre Plausibilität überprüft werden, bevor noch eine Wirtschaftlichkeits- und eine Umweltprüfung erfolgen (die Null-

mit Projektvarianten vergleichen) dürften überzogene Neubauvarianten folglich keine Chance haben.

Zu den Projekten, die von Landesregierungen neu angemeldet wurden und zu denen es noch keine vorherigen Planungen gibt, macht der BUND noch keine Alternativvorschläge. Hier muss erst durch Aussagen zu Trassierung und Dimensionierung die Planung konkretisiert werden. Außerdem müssen konkrete Bedarfsbegründungen vorgelegt werden. Der BUND erwartet, dass weiterhin Alternativen eingebracht werden können auf der Grundlage der vom Bundesverkehrsminister geplanten Projektdarstellungen im Internet und dass diese von den Gutachtern ggf. weiterentwickelt und geprüft werden.

Substanzerhalt muss absoluten Vorrang bekommen

Im nächsten Bundesverkehrswegeplan müssen im ersten Schritt die Erhaltungsinvestitionen festgelegt werden. Diese sollen auch nach Aussage des Bundesverkehrsministeriums absoluten Vorrang genießen. Laut der Erhaltungsbedarfsprognose muss künftig eine Milliarde mehr als bisher, also 3,5 Milliarden Euro, für den Erhalt der Fernstraßen und die Sanierung der Brücken ausgegeben werden. Außerdem werden, wie auch die Daehre-Kommission in ihrem Bericht fordert, zusätzliche Mittel für den stadtverträglichen Umbau einschließlich Lärmsanierungen an Fernstraßen gebraucht.

Noch nicht ermittelt ist der Erhaltungsbedarf für Bundeswasserstraßen, aber auch hier werden deutliche höhere Reinvestitionskosten anfallen. Geregelt sind dagegen die Erhaltungsinvestitionen für die Bundesschienenwege, wo der DB AG einschl. so genannter Eigenmittel 3,5 Mrd. Euro pro Jahr zur Verfügung stehen und die Investitionen und die Netzqualität in einem Netzzustandsbericht dokumentiert werden.

Paradigmenwechsel zu Verkehrsträger übergreifender Planung nötig

Die hier behandelten und in der Karte dokumentierten Beispiele zeugen, dass eine bundesweite Verkehrsträger übergreifende Planung mit Schwerpunkt Güterverkehr erforderlich ist. Dies konnte hier lediglich auf Projektebene angesprochen werden. Die in der Grundkonzeption des BVWP 2015 vorgegebenen Ziele der Verminderung der CO₂-Emissionen, der Schadstoffe, des Lärms, der Flächenzerschneidung und des Flächenverbrauchs sind aber nur erreichbar, wenn insgesamt eine wirksame Strategie der Verlagerung von Gütern auf die Bahn und auf Schiffe verfolgt wird. Allerdings muss dann auch die Bahn ihre Prioritäten auf solche effizienten Vorhaben legen und auf Prestigeprojekte verzichten.

In den Städten ist ein Paradigmenwechsel hin zu einer Verkehrsträger übergreifenden Verkehrsplanung ebenfalls überfällig. Die Alternativenanmeldungen des BUND zeigen, dass die Verkehrsplanung in die Stadtplanung integriert werden muss und dass dafür Gesamtverkehrskonzepte erforderlich sind.

Anlage 1:

Verkehrspolitische Oberziele	Abgeleitete Ziele u. Lösungsstrategien für den BVWP 2015
Mobilität im Personenverkehr ermöglichen	<ul style="list-style-type: none"> • Substanzerhaltung • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Verbesserung von Erreichbarkeiten/Anbindungsqualität
Sicherstellung der Güterversorgung, Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> • Substanzerhaltung • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Zuverlässigkeit von Transporten • Transportkostensenkungen
Erhöhung der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Substanzerhaltung • Verlagerung auf Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit
Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Verkehrsverlagerung • Substanzerhaltung
Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs • Kein weiterer Verlust unzerschnittener Räume • Substanzerhaltung
Verbesserung der Lebensqualität in Regionen und Städten	<ul style="list-style-type: none"> • Lärminderung • Entlastung von Orten/Erschließung städtebaulicher Potenziale

Quelle BMBS: Grundkonzeption für den BVWP 2015, Entwurf v. 1.2.2013, S. 20.

Kontakt und weitere Informationen:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)
 Bundesgeschäftsstelle
 Werner Reh
 Referat Verkehr
 Am Köllnischen Park 1
 10179 Berlin
 Tel. (0 30) 2 75 86-435
werner.reh@bund.net

www.bund.net

¹ Das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Deutschland ist seit 2001 bis 2011 um 1,6%, die Verkehrsleistung des MIV - gemessen in Personenkilometern - im gleichen Zeitraum um 5,1% gestiegen. Vgl. Bundesverkehrsministerium (BMVBS), „Verkehr in Zahlen 2012/2013“, Berlin 2013.

² Das Güterverkehrsaufkommen war 2011 nur um 1% größer als 1994. Die Güterverkehrsleistung, gemessen in Tonnen-Kilometern, ist dagegen im gleichen Zeitraum um 71 % angestiegen. Vgl. Verkehr in Zahlen 2012/13.