



NABU fordert sofortigen Verzicht auf Straßenbauprojekte in Höhe von 14 Mrd. EUR

Weiterer Fernstraßenbau zerstört die Umwelt und ist nicht mehr finanzierbar

Hintergrund zum Pressegespräch am 2. Juni 2010

Die Planungen für eine Vielzahl von neuen Fernstraßenprojekten in Deutschland existieren seit Jahrzehnten. Sie werden regelmäßig im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgeführt und im begleitenden Bedarfsplan dargestellt. Die Bundesrepublik verfügt über eines der am besten ausgebauten Straßennetze der Welt. Dennoch listet der aktuelle BVWP von 2003 eine Vielzahl von neuen Vorhaben auf, die in der Bevölkerung höchst umstritten sind, ein hohes Umweltrisiko in sich tragen und bei der aktuellen Haushaltslage nicht finanzierbar sind.

Der hessische Wirtschaftsminister Dieter Posch hat im Mai 2010 den Stopp der weiteren Planung der Autobahn A 4 verkündet, eines der in Deutschland am meisten kontrovers diskutierten Infrastrukturprojekte der letzten Jahrzehnte. Aus Sicht des NABU, der an vorderster Front gegen die Autobahn gekämpft hat, muss von Hessen nun ein Signal an die Bundesregierung gehen, weitere Straßenprojekte ebenfalls zu stoppen und aus dem BVWP zu streichen.

Aktueller BVWP und Bedarfsplan

Die im BVWP aufgelisteten Projekte werden in einem Bewertungsverfahren hinsichtlich ihrer gesamtwirtschaftlichen Bedeutung und nach einer ökologischen sowie städtebaulichen Beurteilung geprüft. Die Bewertungsergebnisse verwendet das BMVBS zu einer Dringlichkeitseinteilung, wobei nach „Vordringlichem Bedarf“,

„Weiterem Bedarf“ und „Kein Bedarf“ unterschieden wird. Das Maßnahmenvolumen des BVWP soll auf die Möglichkeiten der mittelfristigen Finanzplanung ausgerichtet sein.

Der BVWP wird vom Kabinett beschlossen und ist daher für die Regierung und die nachfolgenden Verwaltungen bindend. Er ist die Grundlage für die gesetzlichen Bedarfspläne, die dann rechtlich verbindlich sind. Die Bedarfspläne, die vom Parlament verabschiedet werden müssen, werden als Anlage den Ausbaugesetzen (für Bundesfernstraßen) beigelegt. Bei allen Projekten des Bedarfsplans, ist der Bedarf gesetzlich anerkannt, für alle Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“ gilt ein unbeschränkter Planungsauftrag für die Auftragsverwaltungen der Länder. Die Realisierung steht allerdings immer noch unter Haushaltsvorbehalt, d.h. die endgültige Mittelfreigabe erfolgt auf der Grundlage des jährlichen Bundeshaushaltsplanes.

Das 5. Fernstraßenbauänderungsgesetz und damit der neue Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL) mit Gültigkeit ab 01. Januar 2001 sind am 16. Oktober 2004 in Kraft getreten. Mit dem neuen Bedarfsplan sind die Weichen für eine zukunftsweisende Strategie für die Investitionen im Bundesfernstraßennetz Deutschlands gestellt.

Er beinhaltet folgende Bauziele:

- Neubau von 1900 km Autobahnen (Bauvolumen rund 15 Milliarden Euro),
- Erweiterung von 2200 km Autobahnen auf 6 oder mehr Fahrstreifen (rund 13 Milliarden Euro),
- Aus- und Neubau von 5500 km Bundesstraßen (fast 19 Milliarden Euro); davon allein rund 11 Milliarden Euro für rund 850 Ortsumgehungen.

Das Netz der Bundesfernstraßen umfasst heute rund 12.600 km Autobahnen und rund 40.700 km Bundesstraßen und bildet damit eines der dichtesten Fernstraßennetze Europas. Dieses Fernstraßennetz zu erhalten ist eine anspruchsvolle Aufgabe, die hohen finanziellen Aufwand erfordert. Das Netz der Bundesfernstraßen wurde nach der Wiedervereinigung Deutschlands stark ausgebaut: Das Autobahnnetz konnte um 1950 km erweitert werden; der Bestand an Autobahnen mit sechs- oder mehr Fahrstreifen wuchs um 1720 km auf rund 2800 km. Die Hälfte dieser Bauleistungen wurde in den neuen Bundesländern - hauptsächlich im Komplex der "Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" - realisiert. Darüber hinaus wurden rund 3000 km Bundesstraßen aus- oder neugebaut. Insgesamt sind in diesem Zeitraum fast 45 Mrd. Euro in Bedarfsplanmaßnahmen investiert worden.

Im Zeitraum 2001 bis 2008 wurden rund 1000 km Autobahnen für über 10,2 Mrd. Euro neu gebaut und rund 520 km für über 5 Mrd. Euro auf 6 oder mehr Fahrstreifen erweitert.

Darüber hinaus wurden mit einem Bauvolumen von rund 7,2 Mrd. Euro weitere 1500 km Bundesstraßen aus- oder neugebaut.

Neben dem Neubau und der Erweiterung ist die Erhaltung des bestehenden Bundesfernstraßennetzes von herausragender Bedeutung. Der Finanzbedarf dafür wird in Zukunft weiter ansteigen.

Situation des Bestandsnetzes und die Unterfinanzierung der Kommunen

Mit über 600.000 Kilometern hat Deutschland eines der dichtesten Straßennetze der Welt. Doch auch der Zustand der Fernstraßenbrücken ist beunruhigend schlecht, wie aus den jüngsten Straßenbauberichten hervorgeht. Von den 37.000 Brücken in Deutschland sind 45 Prozent in einem derart maroden Zustand, dass sie kurz- bis mittelfristig saniert werden müssen.

- Der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DStGB) forderte (vergeblich) ein Bund-Länder Sonderprogramm zur Rettung der kommunalen Straßeninfrastruktur da der Winter 2009/2010 Schäden von insgesamt ca. 2,3 Mrd. Euro verursacht hat (http://www.dstgb.de/homepage/pressemitteilungen/bund_und_laender_muessen_helfen_schlagloch_problem_bleibt_ungeloest/index.html)
- Das Kommunale Finanzierungsdefizit wird sich 2010 laut DStGB auf 12-15 Mrd. Euro belaufen, die Kommunen forderten daher, Gelder aus dem Konjunkturpaket II für die Beseitigung der Straßenschlaglöcher verwenden zu können.
- Im März 2010 forderte der DStGB einen „staatlichen Rettungsschirm“ zum Erhalt und zur Sanierung der kommunalen Straßen. (http://www.dstgb.de/homepage/pressemitteilungen/staedte_und_gemeindebund_fordert_staatlichen_rettungsschirm_fuer_marode_strassen/index.html)
- Mai 2010-Steuerschätzung: Für die Jahre 2011 bis 2013 werden kommunale Mindereinnahmen gegenüber der Mai 2009-Prognose von insgesamt -10,9 Mrd. Euro prognostiziert.

Diese Zahlen verdeutlichen, dass den Kommunen auch bei der Finanzierung und Unterhaltung ihrer Straßeninfrastruktur das Wasser bis zum Hals steht. Die Bundesrepublik muss sich daher auf den Bestandserhalt konzentrieren und neue Großprojekte streichen.

Konsolidierung der öffentlichen Haushalte – Straßenprojekte streichen

Angesichts der dringend nötigen Konsolidierung der öffentlichen Haushalte präsentiert der NABU eine Liste der unsinnigsten Straßenbauprojekte Deutschlands und fordert deren Verzicht. Allein die Streichung der ausgewählten 20 Projekte aus dem BVWP würde 14 Milliarden Euro einsparen. Die Einsparungen helfen den knappen Kassen und gleichzeitig werden wichtige Lebens- und Erholungsräume für Mensch und Tier gesichert sowie der immer noch viel zu hohe Flächenverbrauch reduziert. Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit! Es gibt weitere Straßenprojekte, die der NABU aus ökologischen Gründen ablehnt. Die Auswahlkriterien sind insbesondere: besonders hohes ökologisches Risiko, besonders hohe Kosten und hoher Widerstand in der Bevölkerung.

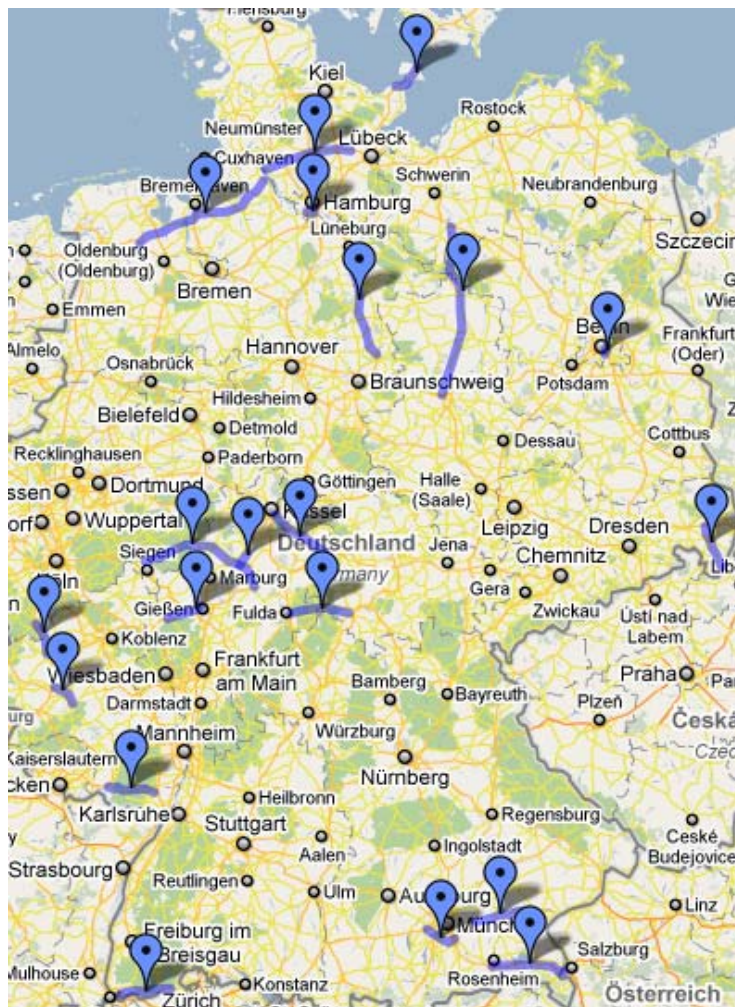


Abb. 1: Trassenverlauf (gepl.) der unsinnigsten Straßenbauprojekte (siehe auch www.nabu.de/verkehr)

Der BVWP forciert das Wachstum des Straßenverkehrs

Für die Gestaltung eines zukunftsfähigen Mobilitätssystems ist der BVWP ein zentrales verkehrspolitisches Steuerungsinstrument. Die dabei vom Bund zu treffenden Investitionsentscheidungen für den Verkehrsbereich sind wesentliche Weichenstellungen für oder gegen eine langfristig umweltverträgliche Mobilität.

Bisher passt sich die Investitionspolitik im Rahmen des BVWP lediglich an den sich im Trend abzeichnenden Bedarf an. Eine gestalterische, zielorientierte Planung der Investitionen, ausgerichtet an den Zielen einer nachhaltigen Verkehrspolitik, fehlt dagegen. Durch die derzeitige Ausgestaltung der Bundesverkehrswegeplanung besteht für Länder und Kommunen der Anreiz, beim Bund den vollfinanzierten Neubau von Straßenbauprojekten einzufordern, statt sinnvolle regionale Alternativen für die Lösung der Verkehrsprobleme vor Ort zu suchen. So ist es nicht erstaunlich, dass von den Bundesländern für den aktuellen BVWP ca. 1.700 Projekte angemeldet wurden – ungeachtet aller finanziellen Restriktionen und ohne Prioritätensetzung.

Das bisherige Verfahren der Einzelprojektbewertung bei Bundesfernstraßen geht von der Annahme aus, dass ein vorliegendes Verkehrsproblem, wie das Auftreten von Verkehrsengpässen oder verkehrsbedingten Umweltbeeinträchtigungen insbesondere in Ortschaften, durch den Neubau einer Straße aufgelöst wird. Abgesehen davon, dass diese Ziele in den meisten Fällen nicht erreicht werden, widerspricht das Vorgehen grundsätzlich der Idee einer integrierten Verkehrspolitik.

Das bisherige Aufstellungsverfahren des BVWP hat insbesondere hinsichtlich naturschutzfachlicher Belange große Schwächen. Die von den Verkehrswegen ausgehenden Umweltbelastungen für Natur und Landschaft werden im Bewertungsverfahren der Projekte nur qualitativ berücksichtigt. Sie gehen nicht in das Nutzen-Kosten-Verhältnis ein. Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes werden erst auf nachfolgenden Planungsebenen differenzierter beurteilt, hier ist aber ein grundsätzliches Infrage stellen des Vorhabens als Ganzes nur noch schwer möglich.

Flächenverbrauch und Zerschneidung durch Verkehrswege

Mit einem Wachstum von rund 24 ha/Tag im Jahre 2006 haben die Verkehrsflächen einen Anteil von rund einem Viertel am gesamten Flächenverbrauch. Die Länge des gesamten Straßennetzes stieg bundesweit seit 1950 von 6,6 m je Einwohner auf über 8 m/Einwohner. an. Seit einigen Jahren ist der Anstieg relativ konstant. Pro Kilometer Streckenlänge ergibt sich beispielsweise für eine sechsspurige Autobahn eine Verkehrsfläche von rund 3,6 Hektar.

NABU-HINTERGRUND – Verzicht auf Straßenbauprojekte

Die für den Ausgleich in die Natur nötigen Flächen können leicht das 10-fache betragen. Bei der Berechnung des Flächenverbrauchs durch den Verkehr werden nicht nur die eigentlichen Fahrbahnen einbezogen, sondern auch Flächen wie Böschungen, Trenninseln und Randstreifen berücksichtigt. So beträgt der Anteil der Verkehrsfläche nach Angaben des Statistischen Bundesamtes mittlerweile fast 5 % der Gesamtfläche Deutschlands. Das ist etwas mehr als die Fläche Thüringens, das 17.627 km² groß ist. Bei diesen Zahlen sind Parkplätze auf Privatgrundstücken noch nicht einmal erfasst, weil sie statistisch in die Rubrik „Gebäude- und Freifläche“ fallen.

Der anhaltende Flächenverbrauch durch den Verkehr ist ein gravierendes Problem. Er zerstört nicht nur die Lebensräume von Pflanzen und Tieren, wodurch deren Artenvielfalt bedroht wird. Auch Städte und Dörfer verlieren an Lebensqualität. Wohn- und Geschäftsquartiere werden zerschnitten, Fußgänger und Radfahrer buchstäblich an den Rand gedrängt. Der Landwirtschaft wird der Boden unter den Füßen weggezogen, denn sie muss den Großteil der Trassen- und Ausgleichsflächen bereitstellen. Darüber hinaus sind Verkehrsflächen in der Regel „versiegelt“, d.h. Regenwasser kann nicht mehr in den Erdboden eindringen und dort versickern.

Vor dem Hintergrund der oben genannten Kennzahlen zum Flächenverbrauch je Kilometer Streckenlänge wird deutlich, dass die Straßenausbaupläne fundamental mit den Zielen der Bundesregierung zur Reduzierung des Flächenverbrauchs kollidieren.



Abb. 2: Fast weg: Landschaft entlang der bis kürzlich geplanten Trasse der Autobahn A 4

Mit dem BVWP nachhaltige Verkehrsentwicklung einleiten

Für die Bundesverkehrswegeplanung erfordert die Orientierung der Investitionspolitik an den Zielen einer nachhaltigen Mobilität einen grundlegend neuen Ansatz. Um eine stärkere Umweltorientierung der Bundesverkehrswegeplanung zu erreichen, sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Maßstäbe für eine umweltschonende Verkehrsentwicklung sind zu erarbeiten und entsprechende verkehrsbezogene Umweltziele vorzugeben. Diese Ziele sind als Zielvorgabe in der Bundesverkehrswegeplanung, insbesondere in der Projektbewertung, zu berücksichtigen.
- Die verkehrspolitischen Leitbilder sind unter Umweltgesichtspunkten im Rahmen einer sog. strategischen Umweltverträglichkeits-Prüfung zu überprüfen.
- Die Überarbeitung der Bundesverkehrswegeplanung wird derzeit nicht an klar definierten Zielen für eine Reduktion der Belastungen für Menschen und Umwelt ausgerichtet. Der NABU schlägt daher vor, eine netzbezogene Umweltfolgenabschätzung für den vordringlichen Bedarf an Straßen durchzuführen, bei der die Umweltbe- und -entlastungen durch die Realisierung der geplanten Neu- und Ausbauprojekte dargestellt werden.

Wird trotz der Unzulänglichkeit der bisherigen Methodik am Verfahren der vergleichenden Projektbewertung festgehalten, müssen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, vor Ort innovative Ansätze für die Lösung von Verkehrsproblemen zu finden und zu verwirklichen:

- Im Bewertungsverfahren des BVWP ist bei der Bedarfsentscheidung über die angemeldeten Projekte eine größere Transparenz erforderlich! Die Auswahlkriterien und das Verfahren müssen den beteiligten (und betroffenen) Akteuren frühzeitig und nachvollziehbar offengelegt werden.
- Verkehrsprojekte, die noch nach der veralteten Bewertungsmethode untersucht wurden, sind erneut zu überprüfen, sofern mit deren Bau noch nicht begonnen wurde. Dies gilt auch für Teilabschnitte bereits im Bau befindlicher Verkehrsprojekte.
- Eine integrierte Verkehrspolitik löst die vorliegenden Verkehrsprobleme mit einem verkehrsträgerübergreifenden Handlungsansatz. Im Vorfeld sollte daher immer erst geprüft werden, ob das Verkehrsproblem eine bauliche Kapazitätserweiterung erfordert oder ob mit ordnungsrechtlichen,

organisatorischen, ökonomischen Maßnahmen eine Entlastung erreicht werden kann bzw. ob Kapazitätsreserven bei umweltfreundlicheren Verkehrsträgern bestehen.

- Analog dazu muss die „abschließende Bedarfsentscheidung“ durch die jeweiligen Ausbaugesetze aufgehoben werden! Der Bedarf muss für die notwendige Lösung eines konkreten Verkehrsproblems festgestellt werden, nicht aber die Umsetzung einer bestimmten Lösungsstrategie.
- Erst in den nachgeordneten Planungsverfahren ist es möglich, detailliert die Ausbaualternativen zu untersuchen und auf dieser Basis Entscheidungen für die Verwirklichung regional sinnvoller Lösungen zu treffen. Entsprechend müssen die im BVWP vorgesehenen Investitionsmittel für die jeweiligen Projekte für die Realisierung von verkehrsträgerübergreifenden Maßnahmenbündeln zur Verfügung gestellt werden.
- Bei Bauvorhaben von Bundesfernstraßenprojekten mit überwiegend regionaler Bedeutung sollten die betroffenen Regionen finanziell in die Verantwortung einbezogen werden. Durch die derzeitige Ausgestaltung der Bundesverkehrswegeplanung besteht für Länder und Kommunen der Anreiz, beim Bund den vollfinanzierten Neubau von Straßenbauprojekten einzufordern, statt sinnvolle regionale Alternativen für die Lösung der Verkehrsprobleme vor Ort zu suchen.

Gerade die Berücksichtigung naturschutzfachlicher Aspekte muss verbessert werden. Die von den Verkehrswegen ausgehenden Umweltbelastungen sowie Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft müssen im monetären Bewertungsverfahren der Projekte vollständig berücksichtigt werden.

Für die Bundesverkehrswegeplanung müssen ökologische Grenzen aufgestellt werden, die den Bau von Verkehrsinfrastruktur in besonders problematischen Fällen ausschließen. Der neue BVWP darf keine Verkehrsprojekte enthalten, die beispielsweise gefährdete Lebensräume, Schutzgebiete des Netzes NATURA 2000, Schutzgebiete gemäß Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (92/43/EWG) oder sogenannte Vogelschutzgebiete nach EG-Vogelschutzrichtlinie 79/409/EWG zerschneiden! Dabei sind auch die Vorschlagslisten der Umweltverbände zu berücksichtigen, etwa die Liste der Important Bird Areas (IBAs) des NABU. Dies gilt analog für die potenziellen FFH-Gebiete und die faktischen Vogelschutzgebiete.

NABU-HINTERGRUND – Verzicht auf Straßenbauprojekte

Prinzipiell muss gelten: Erhaltung und Ausbau von Verkehrsstrassen vor Neubau! Der Ausbau des deutschen Fernstraßennetzes muss, mit Ausnahme von wenigen Ortsumgehungen, als abgeschlossen angesehen werden.



Abb. 3: Visualisierung der B 50 n (Hochmoselübergang)

Kontakt:

NABU e.V.

Dietmar Oeliger
Verkehrsreferat
Charitéstr. 3
10117 Berlin
Tel. 030.284984.1613
Fax 030.284984.3613
Dietmar.Oeliger@nabu.de
www.NABU.de

NABU-Liste der unsinnigsten Straßenbauprojekte¹

	Projektnummer	Laut BVWP 2003 geplante Kosten in Mio. EUR	Aktuelle Kostenschätzungen laut Bundestraßenbauverwaltung bzw. Machbarkeitsstudien	Länge in km	Bundesland
1	A 1	315 + 65		29,8	NRW/ Saarland
2	A 4: NRW/ Hessen - Bad Hersfeld	1500	1800	128,9	Hessen
3	A 8	498		64,8	Bayern
4	A 14: Magdeburg - Schwerin	1400		155	MV
5	A 20: NW-Umfahrung HH (Lübeck - Glückstadt) u. Elbtunnel - Drochtersen bis A 26	1100	764 + 907	9,3	SH/HH
6	A 22: Küstenautobahn	1100		114	NS
7	A 26: "Hafenquerspange"	715		8	HH
8	A 39: Lüneburg - Wolfsburg	620		105	NS
9	A 44: Kassel - Wommen	1400		50,8	Hessen
10	A 49	335	503	57,9	Hessen
11	A 94: Forstinning - Heldenstein	330		65,1	Bayern
12	A 98: Rheinfeldern - Tiengen	358		31,9	BW
13	A 99: Südring München	1200		21,8	Bayern
14	A 100: AD Neukölln - Frankfurter Allee	420		3	Berlin
15	A 480	570 + 94		61,3	RP/ Hessen
16	B 10: Landau - Pirmasens	300		42	RP/BW
17	B 50n: "Hochmoselübergang"	163		5,9	RP
18	B 87n: Rhönquerung	147	225	28,3	Hessen
19	B 178n: A 4 - Löbau - Zittau	242		39,9	Sachsen
20	B 207: Heiligenhafen - Fehmarnbeltquerung	840		25	SH
		Summe: ca. 14 Mrd. EUR			

¹Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit! Es gibt weitere Straßenprojekte, die der NABU aus ökologischen Gründen ablehnt. Auswahlkriterien: besonders hohes ökologisches Risiko, besonders hohe Kosten, hoher Widerstand in der Bevölkerung.