

## Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan 2030: Stellungnahme - So geht's

Stand: 6.4.2016

Vom 21. März bis zum 2. Mai 2016 findet die frühe Beteiligung zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) statt. In welche bundesweiten Verkehrsnetze und Schwerpunkte soll investiert, welche Umweltziele erreicht, welche Projektalternativen geprüft werden? Zu kommentieren sind die Entwürfe des Bundesverkehrswegeplans und des Umweltberichts. Außerdem die Projektdossiers mit den gutachterlichen Bewertungen und Einstufungsvorschlägen.

### Überblick:

1. Was muss getan werden? Was wollen wir erreichen?.....	2
2. Was kann ich selbst tun, was tun andere?.....	2
3. Was passiert dann?.....	3
4. Stellungnahme – So geht's.....	4
4.1 „Grunddaten“ .....	7
4.2 Ziele .....	7
4.3 Gute Beteiligung: Welche Standards sind einzuhalten.....	9
4.4 Funktion eines Projekts im Netz.....	10
4.5 Verkehrsbedarf, Neuverkehr und Verkehrsprognose 2030.....	12
4.6 Alle „vernünftigen Alternativen“ sind zu prüfen.....	13
4.7 Dringlichkeitseinstufung.....	13
4.8 Nutzen–Kosten–Analyse (NKA: Bewertungsmodul A).....	14
4.9 Umwelt– und naturschutzfachliche Beurteilung (Bewertungsmodul B).....	16
4.10 Raumordnerische Beurteilung.....	18
4.11 Städtebauliche Bewertung (Ortsumfahrungen).....	19
Die wichtigsten Links.....	20
Kontakt BUND Bundesverband.....	20

## 1. Was muss getan werden? Was wollen wir erreichen?

Die Beteiligung startete am 21. März in den Osterferien der meisten Bundesländer und dauert sechs Wochen bis zum 2. Mai. Teilnehmen können VertreterInnen von Verbänden, auch alle interessierten BürgerInnen („alle natürlichen und juristischen Personen“), ebenso Unternehmen. Zu kommentieren ist der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) und des dazugehörigen Umweltberichts.<sup>1</sup>

Diese Texte sind sehr kompliziert. Sie geben die Ergebnisse komplexer Bewertungsverfahren wieder, die nicht ausreichend und nicht verständlich erläutert werden. Das gilt auch für die „Projektdossiers“ zu den einzelnen Vorhaben, die die Ergebnisse von vier Bewertungsverfahren („Module A-D“) wiedergeben und einen Vorschlag zur Dringlichkeitseinstufung machen.<sup>2</sup> Von diesen vier Modulen sind nur die Aussagen zur umweltfachlichen Bewertung ohne zusätzliche Erläuterungen verständlich und ausreichend konkret und präzise. Diese frühe Beteiligung findet im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) statt – darauf wird vom BMVI leider nicht hingewiesen. Sie ist EU-rechtlich vorgeschrieben und unterliegt auch methodischen und wissenschaftlichen Standards. Dennoch spielen die Umweltwirkungen bei der Dringlichkeitseinstufung der Projekte keine Rolle.

## 2. Was kann ich selbst tun, was tun andere?

Dargestellte Fakten und Berechnungsergebnisse sind zu kritisieren, wenn diese nicht korrekt oder unvollständig sind und sich das auf das Bewertungsergebnis und den Einstufungsvorschlag auswirkt. Auf Widersprüche und Einseitigkeiten, Schönrechnereien und problematische Gewichtungen und Schlussfolgerungen ist hinzuweisen.

Alternativen vorschlagen: Die Stellungnahme muss argumentieren und möglichst auch Belege anführen, dass ein alternativer Vorschlag geeignet ist, das offizielle Planungsziel zu erreichen – mit geringeren Umwelteingriffen und bei verkehrlicher Gleichwertigkeit.

Kritik am Gesamtplan und an den Netzen formulieren, an deren Umwelteffekten und der Erreichung der gesetzten Ziele. Mit dieser allgemeinen Ebene sollten die Aussagen zu den Projekten verknüpft sein.

Auf „copy and paste“-Übernahmen aus diesen Anleitungen sollte verzichtet werden. Diese Anregungen müssen konstruktiv auf das betreffende Projekt angewendet werden. Der **Arbeitsaufwand** bei Nutzung der hier angebotenen Grundinfos beträgt einige Stunden, maximal einen halben Tag. Umfassendere Stellungnahmen sollten in Gruppenarbeit und arbeitsteilig erstellt werden (Verkehr, Emissionen, Naturschutz ...). In jedem Fall sollte eine Abstimmung mit dem Landesverband erfolgen. Das erspart Doppelarbeit, wenn dort z.B. die Bewertungsverfahren kritisiert werden.

Achtung: Stellungnahmen alleine versprechen selten Erfolg. Daher sollte zusätzlich **Öffentlichkeitsarbeit** betrieben und auch politische Gespräche geführt werden. Auch eingefleischte Projektbefürworter sollten fair genug sein, alle vernünftigen Alternativen prüfen und bewerten zu lassen.

Für eine Stellungnahme gibt es keine Vorgaben. Den offiziellen Projektdossiers im Internet kann man vom Aufbau her folgen und dort den davon abweichenden eigenen Vorschlag, die Alternative oder die Variante begründen:

---

<sup>1</sup> (vgl.

[http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegeplan2030/StellungnahmeAbgeben/stellungnahme\\_node.html](http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegeplan2030/StellungnahmeAbgeben/stellungnahme_node.html)

<sup>2</sup> (vgl. <http://www.bvwp-projekte.de/>)

1. Aus der Problembeschreibung des Projektdossiers sollten die **Planungsziele**, das Problem entnommen werden, das es zu lösen gilt (falls die offizielle Darlegung nicht überzeugt: das Problem konkreter beschreiben). Aus den Planungszielen muss die Bedarfsbegründung resultieren. Stimmt die Aussage, dass der Straßenverkehr deutlich zunimmt? Die kann anhand möglichst aktueller Verkehrszählungen ggf. widerlegen: vgl. die automatischen Verkehrszählungen an Autobahnen und Bundesstraßen (bis 2014): [http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/zaehl\\_node.html](http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/zaehl_node.html). Vgl. auch die Kritik an den Verkehrsprognosen unten. Die allgemeinen Ziele des BVWP – Umwelt- und Mobilitätsziele – sind ein guter Ausgangspunkt, um zu fragen, ob das zu kommentierende Projekt diesen Zielen entspricht.
2. Gibt es bessere **Alternativen** zur Vorzugsvariante? Ausbau statt Neubau, innerörtliche Lösungen statt Ortsumfahrungen, Nutzung von Standstreifen statt zusätzliche Spuren ... Auch: gibt es konzeptionelle Alternativen? Weiträumige Verkehrslenkung, Maßnahmen gegen den Mautausweichverkehr (Bemautung aller Bundesstraßen ab 2018), Verkehrsmanagement statt Straßenbau oder Verkehrsträger übergreifende: Bahn statt Straße.  
 - Ggf. Hinweis auf die Planungshistorie: Warum wurde die Alternative nicht geprüft?  
 - Wurden die Alternativvorschläge des BUND aus 2013 geprüft? Vgl. [http://www.bund.net/themen\\_und\\_projekte/mobilitaet/infrastruktur/fernstrassenplanung/bundalternativen/](http://www.bund.net/themen_und_projekte/mobilitaet/infrastruktur/fernstrassenplanung/bundalternativen/)
3. Kritik der **Bewertungsergebnisse**: Die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA), der Umwelt-risikoeinschätzung (URE), Raumwirksamkeitsanalyse (RWA), Bewertung städtebaulicher Effekte sollten durchgegangen und auf Fehler oder Mängel auch der Methoden hingewiesen werden, die sich auf die Bewertungsergebnis und die Einstufung auswirken.
4. Wirkungsvergleich: Beschreibung der **Umweltvorteile** des eigenen Vorschlags bei **verkehrlicher Gleichwertigkeit**. Welches Verkehrsaufkommen ist realistisch heute und 2030 zu bewältigen?
5. Weitere Hinweise und ggf. **Anlagen** mit Dokumenten und Belegen.

Es gilt zu beachten: Die **Stellungnahme hat einige formale Anforderungen**. Die sind kein Hindernis, folgende Punkte müssen aber unbedingt beachtet werden:

- Die Stellungnahme muss **individuell** und auf das Projekt zugeschnitten sein.
- Sie darf sich nicht im Klein-Klein verlieren und zu detailliert werden.
- Sie muss aktuell sein und sich auf den aktuellen Stand beziehen (z.B. bei Verkehrsdaten).
- Der Bezug zum Gesamtplan ist sehr wichtig.

An wen schicke ich meine Stellungnahme? Direkt an die im Portal des Bundesverkehrsministerium angegebene Mailadresse oder schriftlich an das Landesverkehrsministerium (was wir empfehlen). Eine Kopie bitte per Mail an die Landesgeschäftsstelle des BUND. Adresse:

[http://www.bund.net/ueber\\_uns/landesverbaende/](http://www.bund.net/ueber_uns/landesverbaende/)

### 3. Was passiert dann?

Im Rahmen des BVWP 2030 findet in Deutschland erstmals eine umfassende **Anwendung der Strategischen Umweltprüfung (SUP)** im Bereich der Verkehrsinfrastruktur statt, die das EU-Recht seit 2004 verlangt. Die Prüfung der Umweltwirkungen soll bereits auf der Ebene der Pläne oder Programme, bei der Verkehrsinfrastruktur heißt das vor allem der Netze, erfolgen, damit Alternativen früher und umfassender geprüft werden, strategische Alternativen mit betrachtet werden können. Die Projektdossiers zeigen aber, dass dieser Anspruch nicht erfüllt wurde.

Diese **frühe Alternativenprüfung** kann auch vor Gericht relevant werden. Wird sie aus politischen, d.h. sachfremden Gründen abgelehnt, können Klageparteien das vor Gericht anführen. Umgekehrt gilt aber auch: Wer seine Alternativen nicht jetzt beim BVWP einbringt, wird diese auch **später vor Gericht** kaum ins Feld führen können. Das gilt trotz der Abschaffung der sog. „materiellen Präklusion“ durch den Europäischen Gerichtshof im Oktober 2015. Bis dahin galt, dass im Rahmen der Planfeststellung die Stellungnahmen der Umweltverbände im Planfeststellungsverfahren alles im Detail enthalten musste, was später auch im (möglichen) Gerichtsverfahren vorgetragen werden durfte.

Mit dem Kabinettsbeschluss noch im Jahr 2016 sollen dann **drei Ausbaugesetze** vorgelegt werden: Das Fernstraßenbauänderungsgesetz, das Bundesschienenwegeausbaugesetz und, erstmals, das Wasserstraßenbauausbaugesetz. Diese werden im Bundestag beraten und entschieden und enthalten als Anlage die Bedarfspläne für diese drei Verkehrsträger.

Während dieser Gesetzgebungsphase ist **Lobbyarbeit** bei den **Wahlkreisabgeordneten** und im jeweiligen Lande erforderlich. In der Vergangenheit wurde stark nach regionalen Identitäten und landsmannschaftlichen Verbundenheiten und Projekte im Stile eines orientalischen Basars verhandelt. Auch Hinterbänkler bekamen eine Chance, ihren Wahlkreis mit mehr oder weniger sinnlosen Ortsumfahrungen zu bedecken. Welche Steuergeschenke kann man auch sonst als normaler MdB vor Ort verteilen?

Der BVWP 2030 will jetzt wesentlich stärker priorisieren als je zuvor. Das in der Koalitionsvereinbarung niedergelegte **nationale Priorisierungskonzept** sollte den Bundesverkehrsminister zwingen, die Prioritäten von Erhalt vor Aus- und Neubau, der Engpassbeseitigung in den hoch belasteten Korridoren und Knoten (faktisch heißt das: Ausbau vor Neubau) zu respektieren. 70% der Straßenbaumittel sollen im „Vordringlichen Bedarf E“ mit den genannten Zielen investiert werden. Und in den „Vordringlichen Bedarf E“ dürfen nur Projekte, die kein hohes Umweltrisiko haben.

Es kann sich noch Einiges an der Priorisierung des ersten Entwurfs des BVWP ändern. Auf Bundesebene ist der Wille zwar vorhanden, zu priorisieren, aber der regionale und lokale Druck wird zunehmen. Und der Bock (Bundestag) ist ja immer noch der Gärtner. Will sagen: Die Abgeordneten kämpfen um die Projekte in „ihrem“ Wahlkreis. Sie wollen von ihren Parteien wieder aufgestellt werden. Warum dann nicht für eine Ortsumfahrung eintreten, die man eigentlich blöd findet, aber die man geschenkt bekommt?

## 4. Stellungnahme – So geht's.

*Mit Stellungnahmen zur Öffentlichkeitsbeteiligung können wir den Bundesverkehrswegeplan 2030 beeinflussen. Vorausgesetzt, dass künftig nicht mehr allein das Bundesverkehrsministerium das Sagen hat. Es folgen einige möglicherweise nützliche Hinweise.*

Checkliste für die Stellungnahme:

- ✓ Sind die Probleme, die es zu lösen gilt klar beschrieben (wann und wie oft staut sich der Verkehr)? Gibt es präzise Zahlenangaben, z.B. zu den Anteilen des Durchgangsverkehrs?
- ✓ Sind die Ziele klar beschrieben und spezifiziert? Wären andere Ziele sinnvoller? Stimmen die genannten und tatsächlich erreichten Ziele mit denen des BVWP überein?
- ✓ Wurden „alle vernünftigen Alternativen“ ermittelt, beschrieben und bewertet – auch konzeptionelle und verkehrsträgerübergreifende Alternativen?
- ✓ Sind die Verkehrsprognosen realistisch und plausibel? Ist die vorgeschlagene Dimensionierung (Straßenquerschnitt) notwendig? Rechtfertigen sie einen Neubau?
- ✓ Haben die Projekte eine Funktion im übergeordneten Netz, ist diese sinnvoll oder verzichtbar? Liegen sie in einem Korridor des Kernnetzes der EU?
- ✓ Ist die Nutzen-Kosten-Analyse beim konkreten Projekt plausibel oder dominieren die in Geld bewerteten Zeitgewinne? Ist die Raumordnerische und städtebauliche Beurteilung plausibel? Ist die Einstufung überzeugend?

- ✓ Beschreibt die umweltfachliche Bewertung die wesentlichen ökologischen Aspekte richtig oder gibt es gravierende Mängel, die sich auf die Bewertung der Umweltbetroffenheit und die Einstufung der Maßnahmen auswirken können?
- ✓ Welche negativen strukturellen Wirkungen kann das Projekt haben: reizen sie weitere Siedlungs- oder Gewerbeprojekte im Außenbereich an?

Hinweise zur Übermittlung der Stellungnahmen:

Wer das Online-Formular nutzt, muss Umfangsbeschränkungen auf 10.000 Zeichen für Projekt- und 50.000 Zeichen für Gesamtstimmungen (zum BVWP- und Umweltberichtsentwurf) in Kauf nehmen und dass seine Formatierungen verloren gehen. Anders als vom BMVI versprochen, können keine Pdf hochgeladen werden. Durch schriftliche Einsendung an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI, Referat G12, Invalidenstraße 44, D -10115, Stichwort „BVWP 2030“) kann man sicherstellen, dass der Text in der gewünschten Formatierung ankommt. Die Unterlagen können auch in den 16 Landeshauptstädten und vier weiteren Städten (Freiburg, Nürnberg, Kassel und Münster) eingesehen werden.

Bei der Stellungnahme ist der "Einwendertyp" (Einzelperson, Organisation, Unternehmen) anzugeben:

Einwendertyp
Stellungnahme
Datenerfassung
Daten überprüfen

**Bearbeitungshinweise:**  
Beachten Sie bei Abgabe einer elektronischen Stellungnahme bitte die nachfolgenden Hinweise zum Ausfüllen des Online-Formulars:

**Mit einem \* gekennzeichnete Felder sind Pflichtfelder und müssen ausgefüllt werden.**

Von einer angegebenen E-Mail-Adresse können maximal 2 Online-Formulare eingereicht werden.

Über die vier Menüpunkte (Einwendertyp, Stellungnahme, Datenerfassung, Daten prüfen), die sich über dem Online-Formular befinden, können Sie zwischen Ihren ausgefüllten Menüpunkten navigieren.

Wir empfehlen für die Nutzung des Formulars die Verwendung eines aktuellen Browsers.

Schließen Sie bitte jeden einzelnen Menüpunkt mit dem sich unten rechts befindlichen Button „weiter“ ab, um Ihre Eingaben zwischen zu speichern. Sie können diese am Ende noch einmal prüfen und im entsprechenden Menüpunkt ändern. Betätigen Sie auch nach einer Änderung den „weiter“-Button, um die Änderung zu speichern.

Bitte geben Sie nun zunächst an, ob Sie Ihre Stellungnahme als Einzelperson oder im Namen / Auftrag eines Unternehmens oder einer Organisation abgeben möchten.

**Bitte wählen Sie Ihren Einwendertyp**

Einzelperson ▼

weiter

Bei den Online-Stellungnahmen ist zu entscheiden, ob eine Stellungnahme nur zum Gesamtplan des BVWP 2030 ohne Bezug zu einem oder mehreren Einzelprojekten abgegeben werden soll oder zum BVWP 2030 mit unmittelbarem Bezug zu einem oder mehreren Einzelprojekten:

**Stellungnahmen zum Gesamtplan des BVWP 2030 ohne unmittelbaren Bezug zu einem oder mehreren Einzelprojekten**

-----

**Stellungnahmen zum BVWP 2030 mit unmittelbarem Bezug zu einem oder mehreren Einzelprojekten**

**Einzelprojekt(e) im Bereich des Verkehrsträgers „Schiene“**

**Einzelprojekt(e) im Bereich des Verkehrsträgers „Wasserstraße“**

**Einzelprojekt(e) im Bereich des Verkehrsträgers „Straße“ in Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt**

Auf jeden Fall müssen regelmäßig Bezüge zum Gesamtplanentwurf vorgenommen werden. Faktisch wird für den BUND, seine Gliederungen oder einzelne Aktive die zweite Option relevant sein. Die Projektdossiers sind nur vor dem Hintergrund der Bewertungsverfahren zu kritisieren. Die Ausführungen sind nicht allgemein verständlich und in den nicht-technischen Teilen, bleiben sie sehr pauschal. Mit gesundem Menschenverstand nachvollziehbare Aussagen, warum ein Projekt notwendig ist, welche konkreten Probleme (Staus, Verkehrssicherheits- oder Umweltprobleme) gelöst werden sollen, sucht man vergebens. Diese Anleitung will ermöglichen, ohne aufwändiges Studium der Berichte und Gutachten, zum BVWP 2030 und interessierenden Projektdossiers Stellung zu nehmen.

Landesverbände und der Bundesverband sollten eigene Stellungnahmen verfassen. Die Kombination einer Stellungnahme zum BVWP und zu einzelnen Projekten ist empfehlenswert, weil die Annahmen und Ausgestaltung der Bewertungsverfahren die Ergebnisse (Einstufungsvorschläge) fast vollständig determinieren. Das Erhöhen der Fahrgeschwindigkeiten durch Infrastrukturausbau und das Anrechnen hoher, in Geld bewerteter Zeitgewinne von bis zu 15 Euro pro eingesparter Stunde in der Nutzen-Kosten-Analyse, auch bei privaten Fahrten, „rechtfertigt“ in den Augen der Planer letztlich den Bau vieler Straßen – egal ob Zeitgewinne von einer Minute oder weniger überhaupt spürbar sind. Zeitgewinne sind auch bei den Nutzenfaktoren „Zuverlässigkeit“, „implizite Nutzen“ und dann noch einmal bei der Raumordnungsbeurteilung ausschlaggebend. Damit schneller gefahren werden kann, wird Straßenneubau im ganzen Land mit seinen Eingriffen in Natur und Landschaft sowie höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen gerechtfertigt.

Rund 1.100 Fernstraßenprojekte (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) wurden geprüft. Bei den weitestmeisten davon handelt es sich um Ortsumfahrungen. Oft haben die Länder die Wunschlisten der Kommunen, Regionalräte, Industrie- und Handelskammern beim Bund angemeldet. Der BUND hat auch selbst umweltverträgliche Alternativen zu einem Teil der offiziellen Projekte gemeldet. Außerdem werden etwa angemeldete 400 Schienenstrecken im Rahmen des BVWP geprüft.

Vier Bewertungsverfahren werden bei jedem Projekt durchgeführt:

- Nutzen-Kosten-Analyse (NKA: Modul A),
- Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)
- Raumordnerische Beurteilung (Modul C)
- Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Entscheidungsrelevant sind aber nur drei dieser vier Bewertungsmodule, nämlich A, C und D. Eine hohe Einstufung bei einem dieser drei Module führt zur Einsortierung in den „Vordringlichen Bedarf“ – bestehend aus VB-E: „E“ für Engpassbeseitigung, sowie dem normalen Vordringlichen Bedarf, VB. Projekte des Vordringlichen Bedarfs sollen bis 2030 finanziert und umgesetzt werden. Ein „hohes Umweltrisiko“ verändert dagegen die Einstufung der Projekte nicht.

Da diese frühe Beteiligung im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) stattfindet, stehen die Umweltaspekte im Vordergrund. Eine Konzentration auf die übergreifenden Aspekte (Ziele, Netzbezug, Bedarf, Alternativen, überörtlich relevante Umweltaspekte ...) und auf die Bewertungsergebnisse des BVWP-Verfahrens ist notwendig. Auf die Beschreibung von Details (Linienverlauf, kleinräumliche Betroffenheiten...) sollte verzichtet werden. Detailbeschreibungen zum Linienverlauf sind erst in der Beteiligung im Rahmen der Projektplanung gefragt. Wer in der frühzeitigen Stellungnahme Details vorträgt, riskiert, dass ihre/seine Stellungnahme nicht bearbeitet wird.

Es gibt eine Eingangsbestätigung aber keine individuelle Antwort auf die Stellungnahme. Offiziell heißt es „nach Auswertung der Stellungnahmen wird das BMVI etwaige Änderungen am BVWP vornehmen“. Der soll dann vom Bundeskabinett verabschiedet werden. Die Ressortabstimmung wurde nicht vor der Offenlage durchgeführt, sondern erfolgt parallel zur Beteiligung. Ein Aufgreifen von Vorschlägen und Überprüfung der Projekte und ihrer Einstufung wäre der Idealfall. Um Umweltziele zu erreichen, müsste allerdings das System der Bewertung geändert werden. Ein Gesamtbericht soll die Ergebnisse der Beteiligung zusammenfassen: Veränderungen darstellen oder das unerschütterliche Festhalten an den eigenen

Vorschlägen begründen und Eigenlob verbreiten. Für die NGO und die Bürgerinitiativen ist es wichtig, in den Stellungnahmen klare Forderungen zu stellen und Alternativen einzubringen, die dann auch vor Ort in Öffentlichkeit und Politik diskutiert werden können. Für spätere Gerichtsprozesse kann es wichtig sein, ob die Vorgaben der Europäischen Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) und des deutschen Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingehalten und alle „vernünftigen Alternativen“ geprüft wurden. Die Projektinformationssysteme (PRINS) zeigen, dass bei den vom BUND vorgeschlagenen Alternativen diese nicht umfassend „ermittelt, beschrieben und bewertet“ wurden.

## 4.1 „Grunddaten“

Hier wird in den Projektdossiers das Projekt mit Kennzahlen näher beschrieben. Wichtig sind die Angaben zur **Verbindungsfunktionsstufe**. „0/1“ wird in fast allen Fällen bejaht, egal ob es sich um eine 200 km lange Autobahn handelt oder eine Ortsumfahrung an einer Bundesstraße.

Die **Verbindungsfunktionsstufe 0** ist nach der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (Ausgabe 2012) für „kontinentale“ Verbindungen vorgesehen und erfordert einen Autobahnstandard.

Die **Verbindungsfunktionsstufe 1** ist für großräumige Verbindungen reserviert. Sie erfordert eine Straßenkategorie „LS I“ (Landstraße I) bzw. Entwurfsklasse I (EKL I). Das bedeutet den Standard einer Kraftfahrstraße, die für den motorisierten Verkehr mit einer bauartbedingten Mindestgeschwindigkeit über 60 km/h reserviert ist mit sehr gestreckter Linienführung u.a.m.

Unter den großräumigen Straßen liegen noch „überregionale Straßen“ und „regionale Straßen“. Daher verwundert es sehr, dass regelmäßig für Bundesstraßen mit geringem Verkehrsaufkommen das Merkmal der Verbindungsfunktionsstufe 0/1 vergeben wurde.

Von sehr entscheidender Bedeutung sind die Verkehrsprognosen:

Der **Bezugsfall** schreibt die Verkehrsentwicklung bis 2030 fort ohne den Bau der Maßnahme. Der **Planfall** beschreibt Auswirkungen des Projekts auf das Verkehrsaufkommen in diesem Raum bzw. Korridor. Siehe dazu die Ausführungen weiter unten.

## 4.2 Ziele

*Die Umweltziele sind in der „Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplans 2030“ und im BVWP-Entwurf vorgegeben. Die Maßnahmen passen aber nicht zu diesen Zielen, sondern widersprechen ihnen zum Teil diametral. Was können die Umweltverbände erreichen?*

Die Umweltziele für den BVWP 2030 sollten in den Stellungnahmen näher beleuchtet und die Zielverfehlung kritisiert werden. Die Grundkonzeption aus 2014 gibt die Ziele **Emissionsreduktion (Reduktion von Treibhausgasen und regionalen Schadstoffen)**, **Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur& Landschaft**, **Verminderung von Flächenverbrauch**, **Vermeidung von Zerschneidung unzerschnittener Räume** vor. **Emissionsreduktion** erreicht man in erster Linie durch Verkehrsverlagerung und Maßnahmen der Verkehrsreduktion, beispielsweise durch Verbesserung des Angebotes des Öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs. Maßnahmen zur **Verbesserung des Verkehrsflusses** und **Engpassbeseitigung** bringen dann immer eine Verstärkung und Verlangsamung des Verkehrs auf den bestehenden Routen sein.

Die Ziele der Grundkonzeption für den BVWP wie die **Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs** und **Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume** sind bei nahezu jedem Projekt relevant. Der Umweltbericht stellt fest, dass die BVWP-Umsetzung zu einer zusätzlichen Flächenneuversiegelung von 3 ha pro Tag führt. Faktisch wurde im BVWP-Entwurf ein Vorrang von Neubau vor Ausbau umgesetzt

und der Flächenverbrauch maximiert. Zu fordern ist dagegen eine Strategie, welche die Versiegelung zusätzlicher Flächen auf null setzt. Bei zusätzlichem Flächenverbrauch durch eine Maßnahme sollte diese an anderer Stelle im Planungsgebiet durch Entsiegelung ausgeglichen werden. Auf dieses Prinzip sollte unbedingt hingewiesen werden, selbst wenn es sich bei den betroffenen Flächen nicht um streng geschützte Naturgebiete handelt. Naturnahe Räume haben neben ihrem naturschutzfachlichen Wert auch für den Menschen als Naherholungsgebiete und Ruhezone eine wertvolle und erhaltenswerte Funktion.

Übergeordnete Ziele	Abgeleitete Ziele u. Lösungsstrategien für den BVWP 2030
Mobilität im Personenverkehr ermöglichen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz</li> <li>• Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement)</li> <li>• Verbesserung von Erreichbarkeiten/Anbindungsqualität</li> </ul>
Sicherstellung der Güterversorgung, Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz</li> <li>• Transportkostensenkungen</li> <li>• Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement)</li> <li>• Erhöhung der Zuverlässigkeit von Transporten</li> <li>• Verbesserung der Anbindungen von intermodalen Drehkreuzen (z. B. Flughäfen, Seehäfen, KV-Terminals)</li> </ul>
Erhöhung der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz</li> <li>• Verlagerung auf Teilnetze und Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit</li> </ul>
Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement)</li> <li>• Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger</li> <li>• Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz</li> </ul>
Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs</li> <li>• Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume</li> </ul>
Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation in Regionen und Städten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lärmvermeidung und Lärminderung</li> <li>• Entlastung von Orten und Menschen/Erschließung städtebaulicher Potenziale</li> </ul>

Tabelle 1: Übergeordnete und abgeleitete Ziele bzw. Lösungsstrategien für den BVWP 2030

(Entwurf BVWP 2030, S. 5)

Die Ziele *Verbesserung der Verkehrssicherheit* und *Verbesserung der Lebensqualität einschließlich Lärmsituation in Regionen und Städten* kommen besonders bei Ortsumfahrungen zum Einsatz. Dort, wo es schwierige innerörtliche Situationen und hohe Lärmbelastungen mit einem Dauerschallpegel von über 65 dB (A) gibt, können Ortsumfahrungen nicht prinzipiell abgelehnt werden, wenn der Durchgangsverkehr und der Lkw-Anteil einen hohen Anteil am Gesamtverkehr hat und tatsächlich auf eine Ortsumfahrung verwiesen werden kann. Diese massive Reduktion der Verkehrsbelastung sollte aber in jedem Falle von einem Umbau der Ortsdurchfahrt und einer städtebaulichen Planung begleitet werden. Erfolgt kein Umbau der Ortsdurchfahrt, reduzieren sich die Belastungen nicht ausreichend. Dem motorisierten Individualverkehr werden zwei Wege angeboten: Die Ortsumfahrung nutzen oder – durch den Ort fahren – vermutlich schneller als ohne Ortsumfahrungen. Beim Themenkomplex Verkehrssicherheit kann man oft auch ohne aufwendige Neubauten, durch innerörtliche Veränderungen viel erreichen.

Die faktischen Entscheidungen, die im Projekt und im BVWP-Entwurf dokumentiert sind, widersprechen diesen Zielen diametral. Neubau erhält prinzipiell Vorrang vor Neubau, selbst wenn der bestandsorientierte Ausbau in der Bewertung besser abschneidet als der Neubau, erhält letzterer den Vorrang. Es wird auf Zerschneidung und Erhöhung des Flächenverbrauchs gesetzt. Innerörtliche Lösungen werden praktisch nie präferiert vor Ortsumfahrungen. Noch nicht einmal die Effekte der Mautausweitung auf alle Bundesstraßen, die die Ursache Mautausweichverkehre beseitigt, werden vor dem Bau von Ortsumfahrungen geprüft.

Es gibt innerörtliche Lösungen anstelle von Ortsumfahrungen, die zu teilweise massiven Reduzierungen des Lärms führen: Der Einbau von Flüsterasphalt (ein oder zweilagigem offenporigem Asphalt) reduziert die Lärmbelastung bei 50 km/h um 6 dB(A) und damit weit mehr als Ortsumfahrungen. Auch die Einführung von (überwachtem) Tempo 30 bewirkt eine ähnlich Lärmreduzierung wie eine Ortsumfahrung. Solche Alternativen müssen geprüft werden.

Maßnahme zur Lärminderung	Lärmminderungspotential	Beschreibung	Umsetzungshorizont
<b>Verminderung Lärmbelastung</b>			
Beschränkung zuläss. Höchstgeschwindigkeit	-2,4 dB(A)	von 50 km/h auf 30 km/h	Kurz
Lärmmindernder Fahrbahnbelag	-6 bis -8 dB(A)	Austausch v. herkömmlichem Asphalt (SMA) gegen offeneren Asphalt („Flüsterasphalt“)	mittel
Signalsteuerung („Grüne Welle“)	-2 bis -3 dB(A)	Homogenisierung Verkehrsfluss	Mittel
Ortsumfahrung	-3 dB(A)	Bei -50% Verkehrsaufkommen	Lang
Rück-/ Umbau von Straßen	-10 dB(A)	-90% Verkehrsaufkommen	Lang
<b>Verringerung von Lärmimmissionen</b>			
Veränderte Aufteilung Str.-Querschnitte	bis -4 dB(A)	Abhäng. v. Abstand Str.-Achse	Mittel
Lärmschutzwände	-5 bis -15 dB(A)	Abhängig von Höhe und Länge	Mittel
Schadensbeseitigung Straßenoberflächen	-1 bis -2 dB(A)		Mittel
<b>Verlagerung der Lärmbelastungen</b>			
Lenkung des Lkw-Verkehrs	ca. -3 dB(A)	SV-Anteil von 5% auf 0%	Mittel
gebietsbezogene Verkehrsverbote	ca. -3 dB(A)	SV-Anteil von 10% auf 0%	mittel
<b>Vermeidung Lärmbelastungen</b>			
Dezentrale Gewerbegebiete /	ca. -3 dB(A)	SV-Anteil von 5% auf 0%	Lang
Güterverkehrszentren	ca. -5 dB(A)	SV-Anteil von 10% auf 0%	Lang
Förderung Umweltverbund	ca. -1,5 dB(A)	- 30% Verkehrsaufkommen	Lang
Förderung multimodaler Verkehre	ca. -3 dB(A)	- 30% Verkehrsaufkommen	Lang

Tabelle: Übersicht möglicher Maßnahmen zur Lärminderung an Straßen (Quelle: Abschlussbericht Lärmaktionsplan Mittenwalde; [http://geodaten-mittenwalde.gdi-server.de/LAP/LAP\\_MITTENWALDE\\_Abschlussbericht\\_2015-07-23.pdf](http://geodaten-mittenwalde.gdi-server.de/LAP/LAP_MITTENWALDE_Abschlussbericht_2015-07-23.pdf))

### 4.3 Gute Beteiligung: Welche Standards sind einzuhalten

Häufig werden Beteiligungen zum Schein durchgeführt: Ergebnisse stehen schon fest, Alternativen werden entweder gar nicht oder nicht ernsthaft geprüft. Viele Projekte wurden zudem gezielt einer Beteiligung entzogen: Letztlich wurden 40 Prozent der Projekte – gemessen nach Finanzvolumen – als „laufend“ oder „fest disponiert“ gemeldet. Damit sind Stellungnahmen im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung zu diesen Projekten nicht möglich. Als „im Bau“ befindlich wurden auch Projekte ausgewiesen, zu denen es noch keine Planfeststellungsbeschlüsse gibt, also definitiv die bei einer Planung auftauchenden Konflikte nicht gelöst sind. An vielen Stellen wurde auf eine naturschutzfachliche Untersuchung von Projekten verzichtet und auf die Planfeststellungsverfahren verwiesen, in dessen Rahmen die Konflikte gelöst sein. Das übersieht, dass der Prüfrahmen der Strategischen Umweltprüfung weiter ist und auch konzeptionelle Alternativen (Einsatz anderer, nicht-baulicher Instrumente) und verkehrsträgerübergreifende Alternativen einschließt. Damit werden Beteiligungsrechte der Umweltverbände und Bürger ausgehebelt.

Insbesondere die folgenden Punkte machen eine gute Beteiligung aus:

- Transparent: die relevanten Daten sind in den öffentlichen Unterlagen enthalten, Gutachten liegen vor. Die Zusammenhänge sind verständlich dargestellt;

- Unabhängig: Die Verfahren werden unabhängig vom Vorhabensträger und unparteiisch geführt; ggf. werden neutrale, professionelle Büros mit der Beteiligung beauftragt;
- Dialogisch und ergebnisoffen: Alle vernünftigen Alternativen werden ernsthaft geprüft und ggf. weiter entwickelt. Diese werden vor Ort öffentlich diskutiert;
- Fair: Expertise von einzelnen Gutachtern oder Auftraggebern steht auch für die Entwicklung von Alternativen zur Verfügung. Gutachter sollten konsensual ausgewählt und beauftragt werden.

Der Praxischeck fällt wie folgt aus: Das Beteiligungsverfahren ist geprägt durch

- Intransparenz und Unverständlichkeit: Zu den wichtigsten Aussagen, Daten und Berechnungen wie den Verkehrsprognosen auf Projektebene („Netzumlegung“) fehlen Berechnungsgrundlagen und Modellannahmen, die diese Prognosen ansatzweise überprüfbar machen. Viel zu komplex für eine Öffentlichkeits- oder Bürgerbeteiligung sind auch die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse, der Raumordnungs- und der städtebaulichen Beurteilung. Diese entscheiden aber über die Einstufung der Projekte. Die Black Box lässt sich auch nicht durch die Lektüre des BVWP-Berichts nicht öffnen. Die Lektüre der einzelnen Bewertungsgutachten kann nicht Sinn einer Beteiligung sein. Nur die umwelt- und naturschutzfachlichen Texte sind ohne weitere Hilfe verständlich;
- Ideologie statt Neutralität: Statt die wirklich prioritären Maßnahmen auszuwählen und die eigenen Ziele umzusetzen sind die Unterlagen durch die Ideologie geprägt. Höhere Geschwindigkeiten, monetarisierte Zeitgewinne, Verkehrswachstums per se (überwiegend handelt es sich um Wachstum von Entfernungen, und nicht von „Mobilität“) ist wichtiger als Klimaschutz, Schutz der menschlichen Gesundheit, lebenswerte Städte. Auch Neuverkehre und damit mehr CO<sub>2</sub> werden schön geredet: Häufigere Fahrten, veränderte Zielwahl (vulgo: weitere Fahrten), Verkehrsverlagerung (auch von der Bahn zum Auto: schön gerechnet bei „impliziten Nutzen“);
- den Mangel an dialogischen Verfahren auf Bundesebene und in den Ländern: Auch die Öffentlichkeitsbeteiligung auf Bundesebene führt zu keinen wesentlichen Veränderungen. Ausnahmen gibt es auf Landesebene, z.B. in NRW, wo Runde Tische durchgeführt wurden. Die Behandlung von Vorschlägen des BUND zeigen, dass das Ergebnis vorab feststeht und Alternativen nicht ernsthaft geprüft werden sollen.
- mangelnde Fairness: Die Gutachter und ihre Prognosen dominieren das gesamte Verfahren. Sie legen die Optionen und die Dimensionierung und Gestaltung der einzelnen Projekte fest. Auch wenn kostengünstigere, umweltverträglichere und bedarfsgerechte Gegenvorschläge – z.B. Ausbauprojekte – vorliegen, werden jeweils die Neubauprojekte empfohlen. Die Annahmen sind einseitig und folgen nicht einem zeitgemäßen Mobilitätskonzept. Trickserei ist die vier- oder fünfmalige Anrechnung von Zeitgewinnen.

## 4.4 Funktion eines Projekts im Netz

Bei Stellungnahmen sollte daher immer auf die Auswirkungen auf das Gesamtnetz eingegangen werden.

Erfüllt das Projekt eine sinnvolle Funktion wie beispielsweise einen (echten!) Lückenschluss oder sorgt es für negative Auswirkung und Verlagerungen, in dem es beispielsweise mehr Verkehr in Stadtzentren oder andere Gebiete lenkt, weil dort Bauabschnitte (oft für Jahre und Jahrzehnte) enden. Liegen diese Projekte in wichtigen Korridoren, sind sie Teil des EU-Kernnetzes, bzw. der Deutschland betreffenden Korridore.

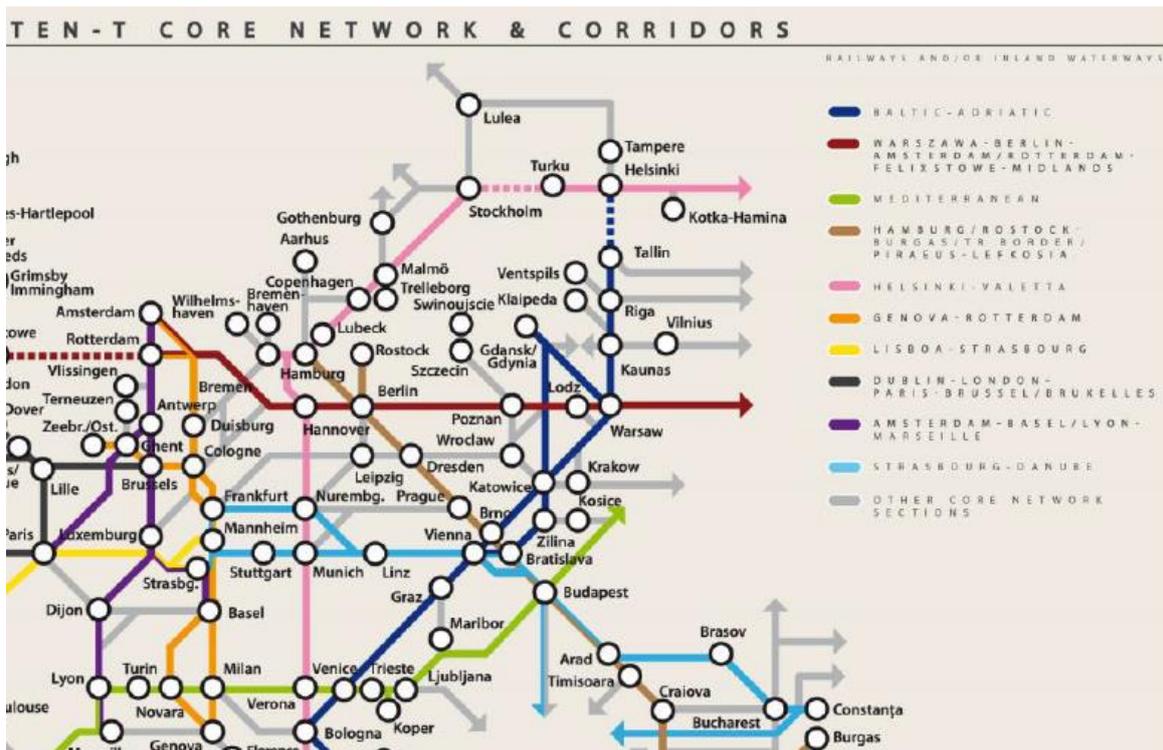
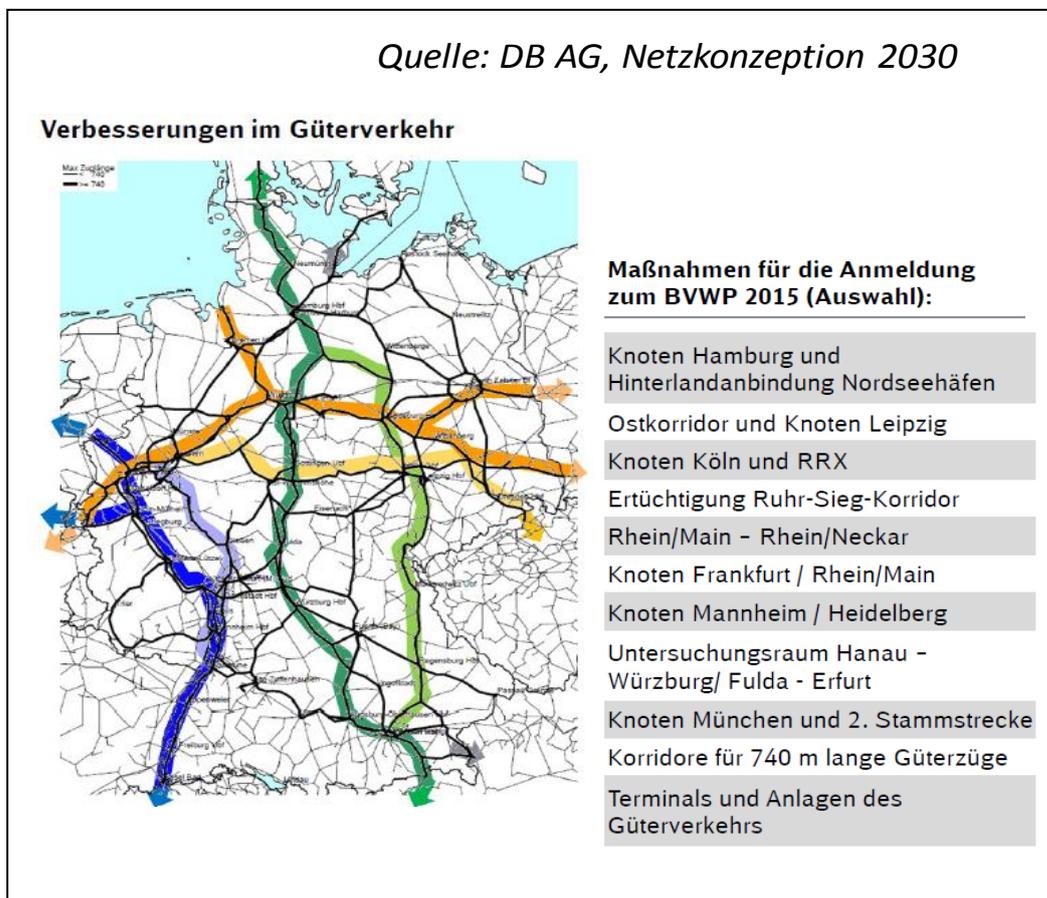


Abbildung: Kernnetzkorridore der EU.

An diesen Korridoren sind auch die Seehäfen und großen Binnenhäfen, die als Drehkreuze mit Logistikfunktionen wirken, lokalisiert. Die von der DB AG geplanten Schienengüterkorridore bilden das EU-



Kernnetz ab und bieten dringend benötigte zusätzliche Kapazitäten im Seehafen-Hinterland an.

Der BVWP-Entwurf enthält viele Projekte, die er dem Seehafen-Hinterlandverkehr zuordnet – z.B. die A 14, die A 39, die A 20/Küstenautobahn – die in keinem Kernnetz-Korridor liegen und deren Bezug zum Seehafen-Hinterlandverkehr zweifelhaft ist. Die A 20 von Drochtersen nach Westerstede führt der Verlagerung von Verkehr „from sea to road“.

## 4.5 Verkehrsbedarf, Neuverkehr und Verkehrsprognose 2030

Neue Straßen und Straßenausbau ermöglichen höhere Fahrgeschwindigkeiten und steigern die Attraktivität des Straßenverkehrs. Durch dieses verbesserte Angebot werden neue bzw. zusätzliche Fahrten generiert. Es wird öfter zu bestehenden Zielen gefahren (Häufigkeit), weil sich die Fahrzeit verkürzt, neue Ziele werden erreichbar und Ziele in der Nähe werden durch weiter entfernte Ziele ersetzt. Auch wird Verkehr von anderen Verkehrsträgern, z.B. der Bahn oder dem Nahverkehr auf die Straße verlagert. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen steigen dadurch. Diese Wirkungen sind umweltpolitisch kontraproduktiv.

Dieser Neuverkehr oder „induzierter Verkehr“, der ohne den Aus- oder Neubau einer Straße gar nicht entstehen würde, wird im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse in den Projektdossiers dargestellt. Er führt zu höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen. Diese werden mit 145 Euro je Tonne berechnet und als negativer Nutzen dargestellt. Diese Effekte sollten diskutiert werden, weil sie negative Auswirkungen vor Ort haben. Nicht beachtet wurden von den Gutachtern strukturelle Effekte durch zusätzliche Gewerbe- und Wohnsiedlungen. Diese sollten ggf. in den Stellungnahmen angesprochen werden.

Für die Diskussion vor Ort ist interessant: Oft ist mit neuen Straßen auch die Abwanderung von Kaufkraft und ein Abschwächung der örtlichen, nicht verkehrlichen Infrastruktur (z.B. Supermärkte auf der grünen Wiese) verbunden. Auch Arbeitsplätze im Ort erscheinen weniger attraktiv, weil jetzt besser erreichbare Arbeitgeber mit höheren Löhnen locken. In der Regel gewinnen Oberzentren und starke Metropole ökonomisch zugunsten ländlicher Räume. Sie ziehen Fachkräfte und Kaufkraft aus strukturschwächeren Regionen ab. Zusätzlich werden Produktionsstandorte aus den Orten in autobahnahe Industriegebiete verlagert. Die Neuschaffung von Arbeitsplätzen ist indessen selten.

Die dem BVWP zugrunde liegende **Verkehrsprognose 2030** schreibt Trends der Vergangenheit bis 2030 fort. Die Annahme ist: Alles bleibt wie es ist, es gibt keine grundlegenden Veränderungen. Dass die Jungen weniger autoaffin sind, dass Carsharing und der Radverkehr in den Städten explodiert, Fernbusse steil anwachsen, neue digitale Apps und die Sharing Economy den Mobilitätsmarkt aufmischen, in den Städten die Autoanteile deutlich zurückgehen fließt nicht in die Prognose ein. Dass die Gesellschaft altert wird zwar gesehen, aber die Antwort lautet: Es wird mehr Auto gefahren, weil diese Generation Autofahren gewohnt ist. Also: Autofahren bis 90 oder 100 Jahre.

**Neue Mobilitätskonzepte** kommen nicht vor. Auch Trends, die heute bereits laufen und in 2030 sicher eine Rolle spielen, werden übersehen: Dass die Jugend weniger autoaffin ist spielt keine Rolle, auch nicht das geteilte Auto, nicht die Ausbreitung neuer Apps, z.B. bei Taxis, nicht die selbstfahrenden Autos, nicht die sechs Millionen Elektroautos, die auf deutschen Straßen fahren, nicht die Google und Apple-Autos und die Digitalisierung: Alles ist fixiert auf die großen schwere Rennreise-Limousinen, für die neue Raserstrecken gebaut werden sollen. Blinde Flecken prägen auch den Güterverkehr: Die Stärkung der Binnenhäfen mit Logistikfunktion ist kein Thema, neue Logistikstrategien, Bündelung und Dekarbonisierung des Güterverkehrs in Städten, Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen u.v.a.m.

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

Der Personenverkehr soll bis 2030 um 13% in der Verkehrsleistung – gemessen in Personenkilometern – ansteigen. Das ist nicht weiter verwunderlich, weil keine Maßnahmen ergriffen werden für die Auswei-

tung der Nutzerfinanzierung und zur Refinanzierung der Verkehrsinfrastruktur oder für die Anlastung der externen Kosten.

## 4.6 Alle „vernünftigen Alternativen“ sind zu prüfen.

Die Prüfung von Alternativen ist keine Kannbestimmung, „alle vernünftige Alternativen“ müssen geprüft werden, das ist im Gesetz über die Umweltverträglichkeit (UVP-Gesetz) und in der Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung der EU ausdrücklich vorgeschrieben. Von den zuständigen Behörden wird diese Vorgabe allerdings oftmals ignoriert. Es wird mit öffentlichem Interesse argumentiert, ohne dies konkret zu belegen. Am eigenen Vorschlag wird auch gegen Widerstände festgehalten, weil bereits viel Arbeitsaufwand investiert wurde. Die Regelbeteiligung erfolgt sehr spät, erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach oft jahrzehntelanger Planung. Das ist zu spät für Veränderungen des Vorhabens.

Das zeigt sich auch bei den fünfzig Alternativvorschlägen, die der BUND zu den offiziellen Anmeldeprojekten eingebracht hat, die die gleichen Projektziele umweltschonender und kostengünstiger erreichen können.<sup>3</sup> Manche Straßenverwaltungen legten diese Vorschläge in „Ablage P“ und meldeten sie nicht an zum Bundesverkehrswegeplan. Daher wurden sie auch nicht von den BVWP-Gutachtern geprüft. Ganz anders in Nordrhein-Westfalen wo z.B. zu Projekten wie der A 46 im Sauerland ein Runder Tisch durchgeführt wurde und der BUND zusammen mit einer Bürgerinitiative seine Netzvariante entwickelt konnte. Sie kostet ein Siebtel der Neubauvariante, ist umweltschonend und hat ein wesentlich besseres Nutzen-Kosten-Verhältnis. Dennoch ist auch hier der Autobahnneubau im BVWP-Entwurf gelandet.

Unter „Begründung der Dringlichkeit“ gehen die Gutachter auf die „Alternativenbetrachtung“ ein: So heißt es z.B. lapidar: „Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der großräumigen Netzfunktion wurde im Rahmen der Alternativenbetrachtung dem Neubau einer Bundesautobahn (A 39) gegenüber dem Neubau einer Bundesstraße (B 4) der Vorzug gegeben.“ Neubau war eben politisch gewollt.

Bei der Alternativenprüfung geht es nicht nur um bauliche Alternativen, auch Alternativen der Verkehrsverlagerung, des Einsatzes anderer Instrumente – Verkehrslenkung, Verkehrsmanagement, Maßnahmen gegen Mautausweichverkehr – sind einzubeziehen (konzeptionelle Instrumente) baulicher Veränderung auf bestehenden Verkehrswegen müssen geprüft werden und können unter Umständen Projekte verhindern.

Bei der Dimensionierung ist darauf zu achten, angemessene **Straßenbaustandards** zu wählen. Häufig sind Projekte überdimensioniert. Bestandsorientierter Ausbau z.B. durch Nutzung von 2+1-Lösungen (mit wechselnder Überholspur) für jeweils eine Fahrtrichtung ist häufig eine verkehrlich ausreichende Lösung. Sie schont die Umwelt und die Steuerzahler.

## 4.7 Dringlichkeitseinstufung

Die Einstufung der verschiedenen Projekte in die drei Kategorien '*Vordringlicher Bedarf plus*', '*Vordringlicher Bedarf*' und '*Weiterer Bedarf*' sollte in jeden Fall kritisch diskutiert werden.

- a) In den „**Vordringlicher Bedarfs Enpassbeseitigung (VB-E)**“ sollen Projekte, die die größten Engpässe und Kapazitätsüberlastungen im Straßen- und im Schienennetz beseitigen. Sie müssen ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis, dürfen aber kein „hohes Umweltrisiko“ aufweisen. 70% der Aus- und Neubaumittel für Fernstraßen sollen für diese Projektkategorie reserviert werden. Faktisch sind es nur 12%.
- b) Der „**Vordringliche Bedarf**“ (VB) wurde vom Ministerium eigenmächtig zu einem Sammelsurium aller möglichen Projekte entwertet: solche mit hohem, aber auch mit niedrigerem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV), sofern sie eine städtebauliche oder raumordnerische Beurteilung erhalten haben. Dass diese Projekte häufig ein hohes Umweltrisiko haben und dass diese Beeinträch-

<sup>3</sup> [http://www.bund.net/themen\\_und\\_projekte/mobilitaet/infrastruktur/fernstrassenplanung/bund\\_alternativen/](http://www.bund.net/themen_und_projekte/mobilitaet/infrastruktur/fernstrassenplanung/bund_alternativen/)

tigung sehr genau dokumentiert ist, spielt keine Rolle. Ein pauschaler Hinweis auf die raumordnerische Bedeutung genügt, um VB-Status zu verleihen.

Die für den „Weiteren Bedarf“ (WB) vorgeschlagenen Projekte werden nicht bis 2030 umgesetzt, sondern auf künftige BVWP verwiesen (Trostpflasterkategorie). Die aus dem „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ dürfen weiter geplant werden. Hier droht eine Höherstufung, insbes. wenn nicht verbaute Mittel umverteilt werden.

## 4.8 Nutzen-Kosten-Analyse (NKA: Bewertungsmodul A)

Mit Hilfe der Nutzen-Kosten-Analyse soll die gesamtgesellschaftliche Vorteilhaftigkeit der einzelnen Infrastrukturvorhaben nachgewiesen werden. Es handelt sich um eine volkswirtschaftliche Betrachtung, die auch die Umweltkosten (Treibhausgase, Schadstoffe, Lärm) einbezieht. Alle Nutzenfaktoren werden in Geldeinheiten bewertet und anschließend durch die Investitions- und Erhaltungskosten geteilt. Auch negative Nutzen sind möglich, wenn durch den Neuverkehr (induzierten) Verkehr die CO<sub>2</sub>-Emissionen erhöht werden oder höhere Lärmbelastungen entstehen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis zeigt an, wie hoch der Nutzen in Euro im Vergleich zum investierten Geldeinheit aus dem Bundeshaushalt ist. Es werden die Jahreswerte und der sog. Barwert angegeben, der berechnet, welche Werte zukünftige Zahlungen (Einnahmen und Kosten einschließlich Zinsen) für die Gegenwart haben.

Berechnet werden die folgenden Nutzen- und Kostenfaktoren:



### Methodische Weiterentwicklungen der Nutzen-Kosten-Analyse

<b>Betriebsführungs- und Vorhaltungskosten im Personen- und Güterverkehr</b> u.a. Kraftstoffkosten, Lohnkosten, Fahrzeugkosten
<b>Zeitkosten im Personenverkehr und Güterverkehr</b> u.a. Zeitgewinne im Freizeitverkehr, für Geschäftsreisende und Logistikunternehmen
<b>Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs</b> u.a. bessere Planbarkeit von Reisen und Transporten
<b>Verkehrssicherheit</b> Vermeidung von unfallbedingten Produktionsausfällen und menschlichem Leid
<b>Umweltwirkungen</b> Lärm, CO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , kanzerogene Schadstoffe und Lebenszyklusemissionen
<b>Erhaltung</b> Erhaltungskosten der zu bewertenden Verkehrsinfrastrukturprojekte
<b>Implizite Nutzendifferenz</b> Berücksichtigung impliziter Nutzen bei Verkehrsträgerwechsel und Neuverkehr
<b>Investitionskosten</b> Planungs- und Baukosten des zu bewertenden Verkehrsinfrastrukturprojekts

Komponenten der Nutzen-Kosten-Analyse des BVWP 2015 (Quelle: Vortrag des BMVI beim Verbändegespräch zum BVWP, April 2014).

Sehr kritisch ist zu sehen, dass der größte Teil des Nutzens durch (fiktive) monetarisierte Reisezeitgewinne privater Pkw-Fahrten entsteht. Es werden sogar Zeitgewinne aber einer Minute gerechnet, die faktisch nicht spürbar sind. Der BUND hatte bei den Anhörungen das Einziehen eine Grenze von fünf Minuten gefordert. So entstehen bei Straßenprojekten regelmäßig hohe Nutzenüberschüsse. Die „Stundenlöhne“

für Privatfahrer variieren je nach Fahrtzweck. Für lange Einkaufsfahrten mit dem Auto wird z.B. der höchste Satz von bis zu 15 Euro je Stunde berechnet.

**Tabelle 5-1: Distanzabhängige Zeitwerte im nicht-gewerblichen Personenverkehr nach Entfernungsstufen**

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

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

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

Der Einfluss von monetarisierten Zeitgewinnen, beim BVWP 2003 machten sie 75% der Nutzenfaktoren aus, sollte reduziert werden. „Auf der Nutzenseite wird beispielsweise die Bewertung von Zeitgewinnen, insbesondere der Umgang mit kleinen Zeitgewinnen, von Teilen der Wissenschaft als kritisch eingeschätzt. Befragungen von Unternehmen und privaten Verkehrsteilnehmern zeigen zudem, dass weniger die Reise- bzw. Transportzeit als vielmehr die **Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs** für den Nutzer relevant ist.“ Der Aspekt Zuverlässigkeit wurde neu aufgenommen. Allerdings spielen die monetarisierten Zeitgewinne bei gewerblichen und Werkstransporten sowie bei Privat-Pkw auch im überarbeiteten Nutzen-Kosten-Verfahren beim BVWP-Entwurf 2030 eine dominante Rolle.

Mit dem neuen Kriterium **Zuverlässigkeit** kam dann Zeitgewinn Nr. 3 durch den Abbau von Staus hinzu. Auch dieses befördert Straßenbaumaßnahmen. Allerdings dürften die Engpassbeseitigungsmaßnahmen im Rahmen der Dringlichkeit VB-E ein sinnvolles Maßnahmenpaket darstellen, wenn sie Entlastungen über mehrere Strecken und Knoten erreichen. Ohne gleichzeitiges Verkehrsmanagement – auch verkehrsträgerübergreifend – und einen gleichzeitigen Bahn- und ÖPNV-Ausbau wird es in Ballungsräumen aber keinen deutlichen Abbau von Staus oder dauerhafte Entlastung geben. Die Engpässe auf der Straße und der Schiene sind im Übrigen dieselben.

Der ebenfalls neue Faktor „**Impliziter Nutzen**“ soll angeblich die Verkehrsverlagerung genauer erfassen. Faktisch werden auch hier wieder Zeitgewinne monetarisiert und Zeitgewinne zum vierten Mal gewertet. Wenn, so die Überlegung, eine Straße nicht ausgebaut wird, wird deren Nutzung verhindert. Gegenüber einer Fahrt mit der Bahn oder dem ÖPNV wird die Zeiteinsparung durch eine unterlassene Autofahrt gerechnet. Noch perverser mit Blick auf die Notwendigkeit des Klimaschutz: Die höheren Steuereinnahmen bei der Mineralölsteuer durch mögliche Mehrfahrten gegenüber Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr mit seinen niedrigen Steuersätzen werden hier ebenfalls einberechnet. Damit können die negativen Nutzen höherer CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Neuverkehre im Rahmen der NKA direkt wieder ausgeglichen werden. Ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis ist für die Vergabe eines Vordringlichen Bedarfs sehr relevant.

Einbezogen wird als negativer Nutzen der durch eine Baumaßnahme induzierte Verkehr – durch zusätzliche Fahrten, längere Wege, verlagerte Verkehre von umweltfreundlichen Verkehrsträgern. Er wird negativ

dargestellt z.B. durch höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen (pro Tonne wird ein CO<sub>2</sub>-Preis von 145 Euro berechnet). Der Neuverkehr ist auch als Verkehrsaufkommen ausgewiesen und sollte kritisch diskutiert werden.

**Abbildung 3-2: Wirkungsbewertung einer Nachfrageverlagerung vom SPV zum MIV: Schematische Darstellung der aus Konsumenten- und Produzentensicht relevanten Nutzenkomponenten und verschiedene Formen der Ergebnissynthese. Es wird nur der verlagerte Verkehr betrachtet.**

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

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

Bestandteile des „impliziten Nutzens“ (Quelle: Grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung, Seite 126.)

## 4.9 Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Bewertungsmodul B)

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

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

<b>B ## Ortsumgebung X-Stadt</b>		Projekt-Nr. BXX-G32-HE	Teilprojekt-Nr. BXX-G32-T1-HE
Umweltbeitrag zur Projektbewertung		Land Hessen	

<b>Ergebnisübersicht</b>		<b>Erläuterung zur Umweltbetroffenheit</b> ###hier Kurztext#####
Gesamtergebnis Umweltbeitrag Teil 1:		
Nutzensumme Umwelt:	1.956 Tsd. Euro	
Gesamtergebnis Umweltbeitrag Teil 2:		
Umwelt-Betroffenheit:	gering mittel hoch	
(in Klammern, wenn Projekt planfestgestellt)		

<b>Grundlagendaten</b>		
Verkehrsträger:	Straße	Planungsstand
Bautyp	von: 24 bis: 46	von: ohne Planungsbeginn bis: Linie bestimmt / Trassenführung festgelegt
Ausbau / Neubau kombiniert	ja	
Länge	14,5 km	Naturraumtyp: Flachland

<b>Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen</b>			
<b>Umweltbeitrag Teil 1 (monetarisierter Umweltkriterien der Nutzen-Kosten-Analyse)</b>			
Nr.	Kriterium	Beschreibung Differenz Planfall-Bezugsfall	Bewertung Nutzen (je Kriterium)
1.1	Veränderung Lärm-Einwohner-Gleichwert (LEG)	Lärmzunahme	1.080 LEG
		Lärmabnahme	-14.676 LEG
		Saldo	-13.596 LEG
			743.837 Euro
1.2	NO <sub>x</sub> -Immissionen (Schadstoff-Einwohner-Gleichwert - SEG)	-21.350 SEG	71.949 Euro
1.3	Immissionen von Staub, Benzol und Benzo(a)pyren	-0,0259 Anzahl Todesfälle/a	20.489 Euro
1.4	Überregional wirkende Emissionen (CO, NMVOC, NO <sub>x</sub> , SO <sub>2</sub> und Stäuben)	-15,7 NOX-Äquivalente	5.738 Euro
1.5	Emission von CO <sub>2</sub>	-5.436 t/a	1.114.309 Euro
1.6	Veränderung des Lärmimmissionspegels in Erholungsflächen / Freiflächen	0 LFG	0 Euro

<b>Umweltbeitrag Teil 2 (nicht-monetarisierte Kriterien)</b>					
Nr.	Kriterium	Sachverhalt absolut	pro Strecken-km	Bewertung je Kriterium	
2.1	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung	9,3 ha	0,64 ha/km	gering	
2.2	Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten	Erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen	0	Anzahl Gebiete	hoch
		Erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich	1	Anzahl Gebiete	
2.3	Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250)	2,4 ha	0,17 ha/km	gering	
2.4	1) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500) und national bedeutsamen Lebensraumachsen/-korridoren	UFR	0,2 km	0,01 km/km	gering
		Großsäuger	0,8 km	0,06 km/km	
2.5	2) Ausbau: Entscheidung Wiedervernetzungsabschnitt	Achsen	0	Anzahl	
		Flächeninanspruchnahme	41,6 ha		
2.6	Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten	2,7 km	0,18 km/km	mittel	
2.7	Durchfahrung von Wasserschutzgebieten	0 km	0 km/km	gering	
2.8	Zerschneidung unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR)	22,6 ha		gering	
2.9	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes	1,2 ha	0,15 ha/km	gering	

<b>Zusätzliche bewertungsrelevante Sachverhalte</b>		<b>Erläuterung</b>	
1	Trassenführung verursacht nur indirekte Betroffenheiten (relativ konfliktarmer Korridor)	<input checked="" type="checkbox"/>	### hier Kurztext ###
2	Tierquerungshilfen eingeplant	<input type="checkbox"/>	
3	Bündelungsmöglichkeit mit bestehenden Vorbelastungen	<input type="checkbox"/>	
4	Sonstiges: ##### hier Kurztext ###	<input type="checkbox"/>	
Die zusätzlichen Sachverhalte führen		zur Heraufstufung des Ergebnisses	<input type="checkbox"/>
		zur Herabstufung des Ergebnisses	<input type="checkbox"/>

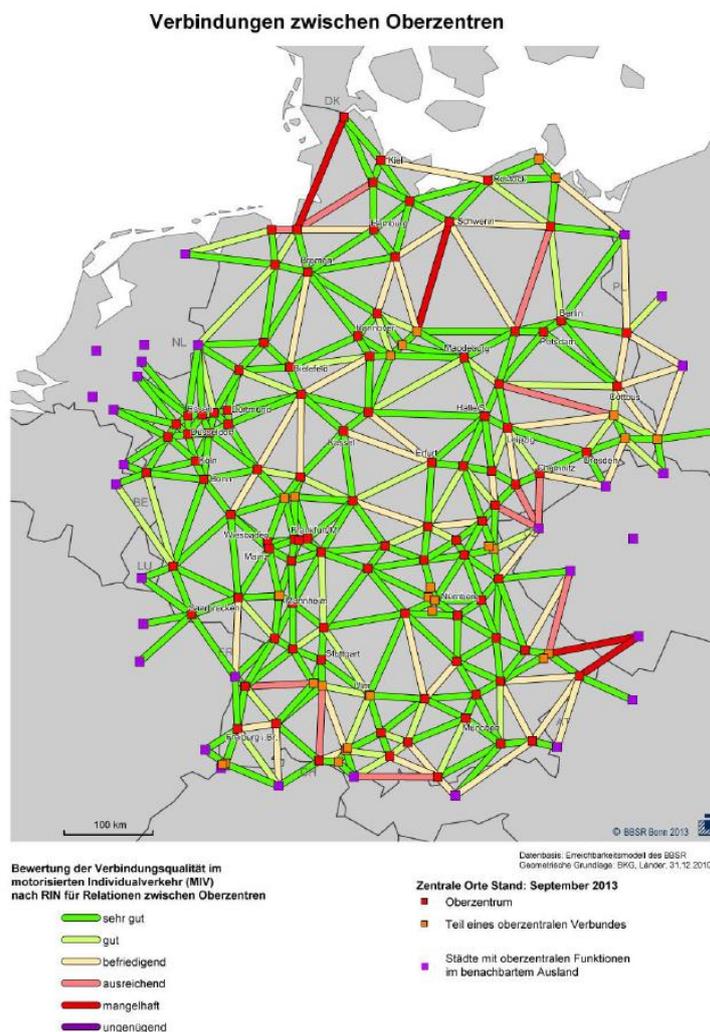
<b>Hinweise zu geprüften Alternativen / Varianten (Angaben der projektmeldenden Stelle)</b>
###hier Kurztext###

Beispiel Projektdossier Umwelt (Quelle: Methodenhandbuch zur Beurteilung von umwelt- und naturschutzfachlichen Wirkungen zum BWVP, S. 51, Fassung März 2014).

Die naturschutzfachliche Bewertung ist der einzige präzise und ohne weitere Erläuterungen verständliche Teil der gesamten Bewertungsverfahren. Die Umsetzung der Projekte des Laufenden und des Vordringlichen Bedarfs 171 Natura 2000-Gebiete beeinträchtigen und 250 Lebensraumnetzwerke des Bundesamts für Naturschutz. Die Attestierung einer hohen Umweltbelastung hat allerdings keine Einwirkung auf die Einstufung.

## 4.10 Raumordnerische Beurteilung

In der raumordnerischen Bewertung werden mehr als 20 Punkte vergeben um eine hohe Raumwirksamkeit zu begründen, bei 10-20 Punkten wird einem Projekt eine mittlere Raumwirksamkeit attestiert, bei unter 10 Punkten eine „geringe“. Die Beschreibung besteht in einer lapidaren Aufzählung einzelner Orte, deren Erreichbarkeit oder Anbindung verbessert wird: „Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Mittelbereichs xy in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr“. Um welche Bahnhöfe, Oberzentren, Bevölkerungszahlen es sich handelt wird nicht erläutert. Es sind auch keine Karten beigefügt, die belegen, dass die zu beseitigenden Defizite absolut oder relativ gravierend sind und mit welchen Methoden dies ermittelt wurde. Auch wird nicht verglichen, ob mit Hilfe von umweltschonenderen Ausbaualternativen – z.B. mit Hilfe der vom BUND vorgeschlagenen Ausbaualternative zur A 14 von Magdeburg – Karstädt (Kraftfahrstraße der Entwurfsklasse 1) – diese Verbesserungen der Erreichbarkeit nicht ebenfalls erreicht werden.



**Abb.:** Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit zwischen Oberzentren im MIV (Quelle: Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse BVWP 2015, S. 18, Fassung März 2014).

Die Bewertungen der Raumwirksamkeit sind kaum mit der unten wiedergegebenen Karte aus der Raumwirksamkeitsanalyse in Einklang zu bringen. Die gutachterlich für den BVWP erstellte Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) für das BMVI belegte 2014, dass das Fernstraßennetz eine durchgehend hohe Erschließungsqualität in ganz Deutschland sicherstellt. Defizite sind in der folgenden Abbildung in rot nur

an zwei Stellen innerhalb von Deutschland benannt, ansonsten handelt es sich um grenznahe oder grenzüberschreitende Bereiche bzw. topografisch bedingte Defizite. Erhebliche Defizite stellt die RWA im Bereich des Schienenverkehrs fest. Daher sollte hierauf der Investitionsschwerpunkt gelegt werden.

## 4.11 Städtebauliche Bewertung (Ortsumfahrungen)

Besonders bei Ortsumfahrungen (aber nicht nur) sind städtebauliche Aspekte von Bedeutung. Oft werden die zu erwartenden Entlastungen zu hoch angesetzt und die Verkehrszahlen gehen nicht in einem Maße zurück wie erhofft. Deshalb müssen die Verkehrsberuhigung und die bestehenden Ortsdurchfahrten von Anfang an mitgeplant und ehrlich mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert werden.

Eine Nachher-Untersuchung von Ortsumfahrungen des BVWP 2003 zeigte, dass in 90% der Fälle die angestrebte Entlastung der Ortsdurchfahrten nicht eintrat. Ein Um- oder Rückbau der Ortsdurchfahrt hatte dort nicht stattgefunden. In der Mehrzahl der Fälle ist der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs wesentlich höher als der Durchgangsverkehr. Nur wenn der Durchgangsverkehr um 50% reduziert wird, tritt eine deutlich spürbare Lärminderung um 3 dB(A) ein. „Flüsterasphalt“ (Offenporiger Asphalt erreicht doppelt so viel, nämlich 6-8 dB (A).

Deshalb sollte die Verkehrsberuhigung der bestehenden Ortsdurchfahrt von Anfang an mitgeplant und mitdiskutiert werden. Für die Lärminderung gibt es auch meist bessere innerörtliche Alternativen als Ortsumgehungen. Insbesondere den Umbau der Ortsdurchfahrten und die Reduzierung der Geschwindigkeiten. Überwachtes Tempo 30 kann bereits alleine die erwünschten Lärminderungseffekte erzielen. Messungen durch das bayerische Landesamt für Umweltschutz in Ingolstadt haben ergeben, dass die **Minderung durch offenporigen Asphalt bei 6 dB(A) und mehr liegt** und diese Reduzierung acht Jahre lang bis zur fälligen Erneuerung erbracht wird:

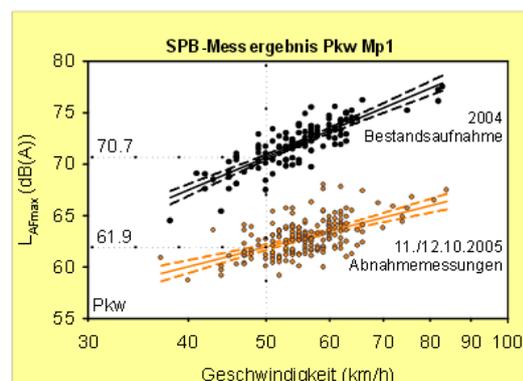
### Kontrollprüfungen

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

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



Stadt Ingolstadt



Westliche Ringstraße – Pilotprojekt  
zweischichtiger offenporiger Asphalt

6.1

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

Die Minderungseffekte des Offenporigen Asphalts, das zeigen Erfahrungen in Ingolstadt, erreichen auch im Geschwindigkeitsbereich bis 50 km/h dauerhaft 3 dB(A) und mehr. Zusammen mit dieser technischen Maßnahme sollten Geschwindigkeitsüberwachungen eingeführt werden.

Bei speziellen Problemen hinsichtlich Schwerlastdurchgangsverkehrs hilft ggf. ein Blick auf die Mautausweichkarte, und der Hinweis auf den Beschluss der Bemaatung von Bundesstraßen ab 2018 (Vgl. BT-Drucks. 17/12028 von 2013, S. 14: <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/120/1712028.pdf>). Diese beruht aber auf Berechnungen, nicht auf Verkehrszählungen.

Wichtig ist es, auf den Konflikt mit dem Flächenverbrauch und der Stadtentwicklung hinzuweisen. Als positive städtebauliche Effekte werden Erschließungs- und Erneuerungseffekte genannt. In Zusammenhang mit Ortsumfahrungen treten diese aber vor allem im Außenbereich aus. Damit widersprechen sie den Vorgaben des seit 2013 neuen § 1a Absatz 2 Bundesbaugesetz (BauGB):

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

## Die wichtigsten Links

- BMVI-Homepage: <http://www.bvwp-2030.de>
- BUND-Homepage zum BVWP 2015:  
[http://www.bund.net/themen\\_und\\_projekte/mobilitaet/infrastruktur/fernstrassenplanung/](http://www.bund.net/themen_und_projekte/mobilitaet/infrastruktur/fernstrassenplanung/)
- Die BUND-Landesverbände sollten über eigene Stellungnahmen informiert werden. Sie sind zu erreichen über: [http://www.bund.net/ueber\\_uns/landesverbaende/](http://www.bund.net/ueber_uns/landesverbaende/)

## Kontakt BUND Bundesverband

Dr. Werner Reh  
Leiter Verkehrspolitik  
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)

Fon +49 (0) 30-27586-435  
Fax +49 (0) 30-27586-440  
Mobil +49 (0) 173-6071601

Mail [werner.reh@bund.net](mailto:werner.reh@bund.net)  
Web: <http://www.bund.net/infrastruktur>