Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan 2030: Einmischung ist Pflicht, um umweltfeindliche Projekte und Gesamtplanung zu verändern!

Vom 21. 3.-2. 5.2016 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?....5
3. Was passiert dann?....7
4. Hier kann ich mich informieren....8
5. Stellungnahme – So geht's....9
1.„Grunddaten"....10
2.Ziele....10
3. Gute Beteiligung: Welche Standards sind einzuhalten....12
4. Funktion eines Projekts im Netz....13
5. Verkehrsbedarf, Neuverkehr und Verkehrsprognose 2030....15
6. Alle „vernünftigen Alternativen" sind zu prüfen....16
7. Dringlichkeitseinstufung....17
8. Nutzen-Kosten-Analyse (NKA: Bewertungsmodul A)....17
9. Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Bewertungsmodul B)....20
10. Raumordnerische Beurteilung....22
11. Städtebauliche Bewertung (Ortsumfahrungen)....23

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

Stellung nehmen können alle Bürger und Verbände zu den angemeldeten Fernstraßen- und Schienen- und Wasserstraßenprojekten. Auch Alternativen können noch vorgeschlagen werden. Die Stellungnahme kann über das Online-Portal oder postalisch an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geschickt werden. Was können wir mit einer Stellungnahme erreichen? Worauf ist zu achten?

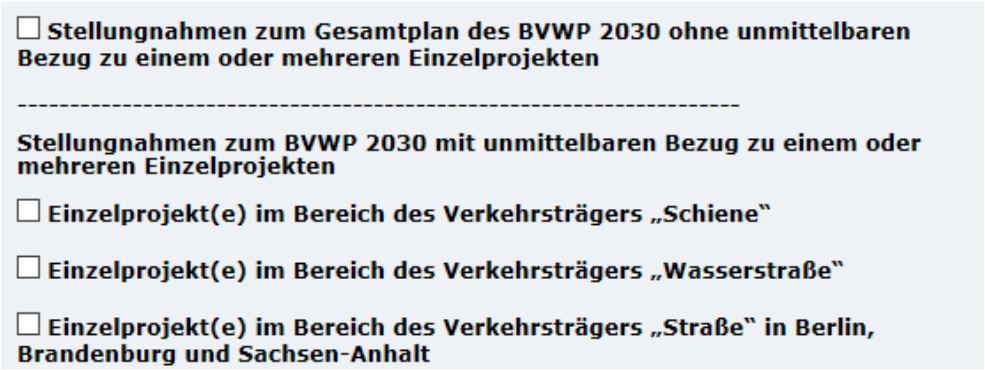
Die **Beteiligung** startete am **21. März** in den Osterferien der meisten Bundesländer und dauert sechs Wochen **bis zum 2. Mai.** Teilnehmen können VertreterInnen von Verbänden, auch alle interessierten BürgerInnen („alle natürlichen und juristischen Personen"), auch Unternehmen. Zu kommentieren ist der **Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP)** und des dazugehörigen **Umweltberichts** (vgl. http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegeplan2030/StellungnahmeAbgeben/stellungnahme_node.html. 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" (vgl. http://www.bvwp-projekte.de/) zu den einzelnen Vorhaben, die die Ergebnisse von vier Bewertungsverfahren („Module A-D") wiedergegeben und einen Vorschlag zur Dringlichkeitseinstufung machen. 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 metho-

dischen und wissenschaftlichen Standards. Dennoch spielen die Umweltwirkungen bei der Dringlichkeitseinstufung der Projekte aber keine Rolle.

Wer das Online-Formular nutzt, muss Umfangsbeschränkungen auf 10.000 Zeichen für Projekt- und 50.000 Zeichen für Gesamtstellungnahmen (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:

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:



Auf jeden Fall müssen regelmäßig Bezüge zu den Faktisch wird für den BUND, seine Gliederungen oder einzelne Aktive die zweite Option relevant sein. Die Projektdossiers nur vor dem Hintergrund der Bewertungsverfahren zu kritisieren. Die Ausführungen sind nicht allgemein verständlich und in den nichttechnischen Teilen, bleiben sie sehr pauschal. Mit gesundem Menschenverstand nachvollziehbare Aussagen, warum ein Projekt notwendig ist, welche konkreten Probleme (Staus, Verkehrssicherheits- oder Um-

weltprobleme) 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 die ausschlaggebend. Damit schneller gefahren werden kann, wird Straßenneubau im ganzen Land mit seinen Eingriffen in Natur und Landschaft sowie höheren CO2-Emissionen gerechtfertigt.

Rund 1.100 Fernstraßenprojekte (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) wurden über die Auftragsverwaltungen der Länder angemeldet und geprüft bei den weitaus meisten 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 den offiziellen Projekten gemeldet. Außerdem werden etwa angemeldete 400 Schienenstrecken im Rahmen des BVWP geprüft.

Vier Bewertungsverfahren werden bei jeden Projekt durchgeführt: Die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA: Modul A), die umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B), die raumordnerische (Modul C) und die 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-Verfahren 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 Stellungen Details vorträgt, riskiert, dass ihre/seine Stellungnahme nicht bearbeitet wird sondern in der Rundablage landet.

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 in keinem einzigen Fall umfassend „ermittelt, beschrieben und bewertet" wurden.

Die wichtigsten Links:

BMVI-Homepage: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/bundesverkehrswegeplan-2015-oeffentlichkeitsbeteiligung.html

BUND-Homepage zum BVWP 2015:
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/

Was können wir im Rahmen der Bürgerbeteiligung erreichen?

- Sich gegen unsinnige und umweltzerstörende Bauvorhaben wehren: Nur die frühe Beteiligung ermöglicht es, den Bedarf und Notwendigkeit eines Projekts in Frage zu stellen. Häufig sind die Prognosen überhöht, wird der Nutzen überschätzt, gab es noch keine öffentliche Debatte. Ist der Bedarfsplan erst als Gesetz beschlossen, kann dieser Bedarf nicht mehr in Frage gestellt werden.

- Eigene Alternativen prüfen lassen: Alle „vernünftigen Alternativen", auch konzeptionelle und Verkehrsträger übergreifende müssen geprüft werden. Z.B. weiträumige Verkehrslenkung statt Straßenbau, Verkehrsmanagement, innerörtliche Maßnahmen statt Ortsumfahrungen, Ausbau statt Neubau, andere Trassenführungen, Bahn statt Straße.

- Über die Ziele von Infrastrukturen und der zukünftigen Mobilität in 2030 öffentlich diskutieren. Brauchen wir dafür den Neubau von Autobahnen für große und schnelle Autos oder geht es dann um selbstfahrende Autos, Elektroautos, digitale Infrastrukturen statt um mehr Beton und Asphalt. Auch über Klima-, Landschaftsschutz- und Stadtentwicklungsziele ist zu debattieren.

Der BUND hat weitergehende Ziele:

1. Einen Paradigmenwechsel „Weg vom Straßenbau" zu integrierter Verkehrsplanung anstoßen: Es gibt in Deutschland immer noch keine Verkehrsträger übergreifende Planung und in den Städten und Gemeinden sind Städtebauziele („lebenswerte Städte") dem Straßenbau untergeordnet.

2. Die Verkehrsinfrastruktur muss einen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Klima- und Umweltschutzes leisten (Minderung von Flächenverbrauch und Zerschneidung). Das geht nur, wenn Verkehr von der Straße auf Schiene und Schiff verlagert wird.

3. Mit Blick auf die Mobilität der Zukunft werden im BVWP 2030 die falschen Infrastrukturen gebaut. Ziel sollten bezahlbare Mobilität für Alle und innovative Mobilitätsdienste sein.

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

Zu Projekten in der Region Stellung beziehen, vor allem zu grundlegenden Aspekten (Zielerreichung, Bedarf, Alternativen, Umweltwirkungen ...). Sich mit anderen Akteuren abstimmen: die meisten Landesverbände und auch der Bundesverband verfassen Stellungnahmen. Was ist der Inhalt einer Stellungnahme?

Dargestellte Fakten und Berechnungsergebnisse 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 hinweisen.

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, 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 weden

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:

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. 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/bund_alternativen/

3. Kritik der **Bewertungsergebnisse**: Die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA), der Umweltrisikoeinschätzung (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. Angefangen von der Kostenschätzung ...

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).

An wen schicke ich meine Stellungnahme? Direkt an die im Portal des Bundesverkehrsministerium angegebene Mailadresse oder schriftlich an das Landesverkehrsministerium. Eine Kopie bitte per Mail an die Landesgeschäftsstelle des BUND. Adresse: http://www.bund.net/ueber_uns/landesverbaende/

Kontakt 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 +40 (0) 173-6071601
Mail werner.reh@bund.net

Web: http://www.bund.net/infrastruktur

3. Was passiert dann?

Nach der sechswöchigen Konsultation werten Gutachter die Stellungnahmen aus. Sie werden nicht individuell beantwortet, sondern nur summarisch. Vmtl. im 2. Halbjahr 2016 folgt der Kabinettsbeschluss mit den Ausbaugesetzen, die dann im Bundestag beraten und entschieden werden

Im Rahmen des BVWP 2015 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, will sagen: 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 Fernstraßenausbauänderungsgesetz, das Bundesschienenwegeausbaugesetz und, erstmals, das Wasserstraßenausbaugesetz. Die 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 Stammeszugehörigkeiten entschieden und Projekte im Stile eines **orientalischen Basars** verhandelt. Auch Hinterbänkler sollten eine Chance erhalten, ihren Wahlkreis mit mehr oder weniger sinnlosen Ortsumfahrungen zu bedenken. Welche Steuergeschenke kann man auch sonst als normaler MdB vor Ort verteilen?

Der BVWP 2015 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 plus" mit den genannten Zielen investiert werden. Und in den „Vordringlichen Bedarf plus" dürfen nur Projekte, die kein hohes Umweltrisiko haben.

Es kann sich noch Einiges an der Priorisierung des ersten Entwurfs des BVWP ändern. Auf Bundesebene 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. Hier kann ich mich informieren

Die aktuellen Infos zum BVWP sind auf der BUND-Webseite. Nach Erscheinen von BVWP-Entwurf am 16.3. und den Projektdossiers am 21.3. werden sie aktualisiert. Zusätzlich bieten wir eine eigene Veranstaltungsreihe und eine mit der Bundestagsfraktion von B `90/Die Grünen an, um die Aktiven vor Ort zu unterstützen

Der BUND bietet eine Serie von Regionalkonferenzen und Treffen mit Aktiven vor Ort an. Alle sind öffentlich für Umweltverbände, Bürgerinitiativen und Interessierte etc.

Regionalveranstaltungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung beim Bundesverkehrswegeplan 2015 mit Beteiligung des BUND Bundesverbandes

Auch die angeführten Veranstaltungen der Bundestags-Grünen sind öffentlich! Teilnahme aller Aktiven erwünscht!

19.03.2016 **Lüneburg: Regionalkonferenz Nord (Veranstalter: B'90/Grüne im Bundestag)**
15:00 Uhr - 18:00 Uhr in der Kulturbäckerei :
Programm: http://www.gruene-bundes-tag.de/no_cache/news/termin_ID_2000125/veranstaltung/neue_wege__gemeinsam_besser_planen_terminid_979.html

23.3.2016 **Karlsruhe (Veranstalter: BUND Südpfalz-RLP/BUND Mittlerer Oberrhein-Ba-Wü):**
17-21 Uhr, IBIS-Hotel am Hauptbahnhof Karlsruhe.

02.04. 2016 **Nürnberg (BUND Naturschutz Bayern):**
10:30-15:30 Künstlerhaus (Glasbau) im Kunstkulturquartier, Königstraße 93, Nürnberg

07.04.2016 **Leipzig (Veranstalter: B'90/Grüne im BT – Regionalkonferenz Ost):**
17:30 - 20:00 Uhr in der Aula der alten Nikolaischule.
http://www.gruene-bundes-tag.de/no_cache/news/termin_ID_2000125/veranstaltung/neue_wege__gemeinsam_besser_planen_terminid_977.html

08.04.2016 **Ulm: Regionalkonferenz Süd**
17:00 Uhr - 20:00 Uhr in der Donauschwäbischen Zentralmuseum
Schillerstraße 1: Infos: http://www.gruene- bundes-

	tag.de/no_cache/news/termin_ID_2000125/veranstaltung/neue_wege__gemeinsam_besser_planen_terminid_NEW56bcb11e8cc3d.html
09.4.2016	**Bonn: BUND-NRW; 10-14 Uhr: Besprechung von Straßenprojekten aus der Region.** vmtl. **Friesdorfer** Straße 6, 53173 Bonn; Wenige Minuten vom Bahnhof Bonn-Bad Godesberg (Halt von RE und RB). S. https://www.oez-bonn.de/index.php/lageplan
09.04.2016	**Bonn (B `90/Grüne im Bundestag: Regionalkonferenz West)** 15:00 Uhr - 18:00 Uhr: Haus der Bildung, Mülheimer Platz 1, 53111 Bonn. Infos: http://www.gruene- bundes-tag.de/no_cache/news/termin_ID_2000125/veranstaltung/neue_wege__gemeinsam_besser_planen_terminid_974.html
16. 04.2016	**Düsseldorf (BUND NRW):** **11-17 Uhr: Umweltzentrum Düsseldorf,** Merowingerstraße 88, 40225 Düsseldorf Lage unter: http://www.umwelt-zentrum.de/uzd/so-finden-sie-uns/
22.04.2016	**Frankfurt/Main: BUND Bundesverband: BVWP-Workshop 11-16:30 h Uhr.** **Öffentliche Veranstaltung 17-20:30 h.** Haus Gallus; Frankenallee 111. Lage/Anfahrt: http://www.saalbau.com/pdf-download/Anfahrt-Dateien/Anfahrt-Gallus.pdf
23. 04. 2016	**Bielefeld (BUND NRW):** **11-17 Uhr: Welthaus Bielefeld;** August-Bebel-Straße 62, 33602 Bielefeld 5 Minuten vom Hauptbahnhof. Lage unter: http://www.welthaus.de/fileadmin/user_upload/Kontakt/graphische_Wegbeschreibung_Welthaus_Bielefeld_e.V..pdf

5. Stellungnahme – So geht's.

*Mit **Stellungnahmen** zur Öffentlichkeitsbeteiligung können wir den Bundesverkehrswegeplan 2015 beeinflussen. Vorausgesetzt, dass künftig nicht mehr allein das Bundesverkehrsministerium das Sagen hat. Es folgen einige vielleicht 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 Verkehrsträger übergreifende 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?

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 „überregionalen 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.

2. Ziele

Die Umweltziele sind in der „Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplans 2015" 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 2015 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 Verstetigung und Verlangsamung des Verkehrs auf den bestehenden Routen sein.

Die Ziele der Grundkonzeption für den BVWP wie *die* **Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauches** 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 Ruhezonen eine wertvolle und erhaltenswerte Funktion.

Übergeordnete Ziele	**Abgeleitete Ziele u. Lösungsstrategien für den BVWP 2030**
Mobilität im Personenverkehr ermöglichen	• Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Verbesserung von Erreichbarkeiten/Anbindungsqualität
Sicherstellung der Güterversorgung, Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen	• Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz • Transportkostensenkungen • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Erhöhung der Zuverlässigkeit von Transporten • Verbesserung der Anbindungen von intermodalen Drehkreuzen (z. B. Flughäfen, Seehäfen, KV-Terminals)
Erhöhung der Verkehrssicherheit	• Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz • Verlagerung auf Teilnetze und Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit
Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen	• Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger • Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz
Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft	• Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs • Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume
Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation in Regionen und Städten	• Lärmvermeidung und Lärmminderung • Entlastung von Orten und Menschen/Erschließung städtebaulicher Potenziale

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 Lärmminderung	Lärmminderungs-potential	Beschreibung	Umsetzungs-horizont
Verminderung Lärmbelastung			
Beschränkung zuläss. Höchstgeschwind.keit	-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 offenporigen 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
Verringerung von Lärmimmissionen			
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
Verlagerung der Lärmbelastungen			
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
Vermeidung Lärmbelastungen			
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 Lärmminderung an Straßen (Quelle: Abschlussbericht Lärmaktionsplan Mittenwalde; http://geodaten-mittenwalde.gdi-server.de/LAP/LAP_MITTENWALDE_Abschlussbericht_2015-07-23.pdf

3. Gute Beteiligung: Welche Standards sind einzuhalten

Der Bundesverkehrsminister verspricht eine „gute Bürgerbeteiligung". Der BUND hat seine Forderungen im „Sechs-Punkte-Programm" für eine effektive Beteiligung formuliert. Die decken sich mit denen, die im „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung" des BMVI niedergelegt sind:

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 Verkehrsträger übergreifende 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 weiter 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 CO2 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. Ausbauvorhaben - 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. 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.

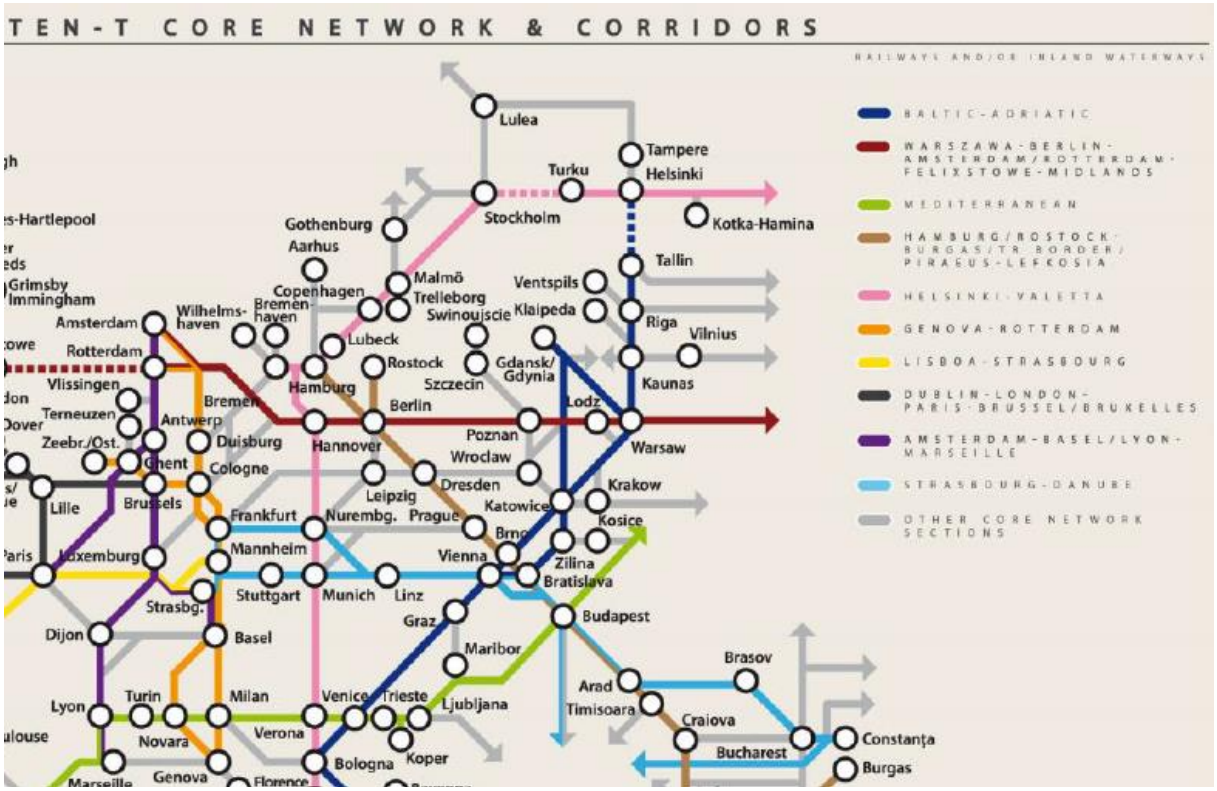
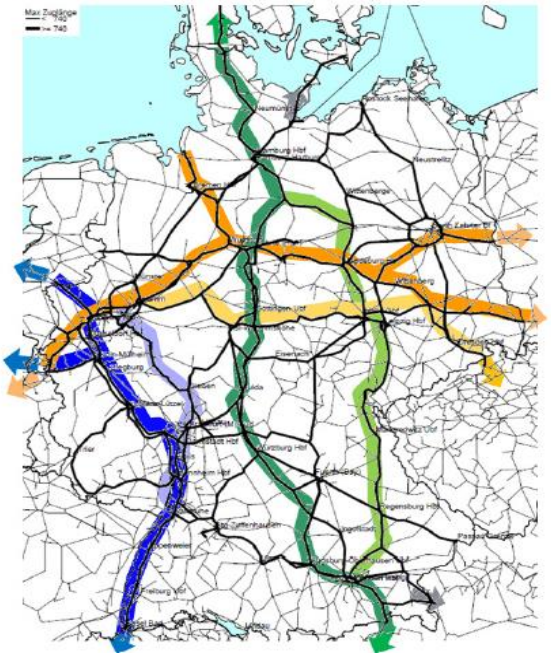


Abbildung: Kernnetzkorridore der EU.

An diesen Korridoren sind auch die Seehäfen und großen Binnenhäfen, die als Drehkreuze mit Logistik-

Quelle: DB AG, Netzkonzeption 2030

Verbesserungen im Güterverkehr



Maßnahmen für die Anmeldung zum BVWP 2015 (Auswahl):

- Knoten Hamburg und Hinterlandanbindung Nordseehäfen
- Ostkorridor und Knoten Leipzig
- Knoten Köln und RRX
- Ertüchtigung Ruhr-Sieg-Korridor
- Rhein/Main - Rhein/Neckar
- Knoten Frankfurt / Rhein/Main
- Knoten Mannheim / Heidelberg
- Untersuchungsraum Hanau - Würzburg/ Fulda - Erfurt
- Knoten München und 2. Stammstrecke
- Korridore für 740 m lange Güterzüge
- Terminals und Anlagen des Güterverkehrs

funktionen 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".

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 erreichbarer 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 CO2-Emissionen steigen dadurch. Diese Wirkungen sind umweltpolitisch kontraproduktiv.

Dieser Neuverkehr oder „induzierte 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_2-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 autobahnnahe 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 Ausweitung der Nutzerfinanzierung und zur Refinanzierung der Verkehrsinfrastruktur oder für die Anlastung der externen Kosten.

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. Da wird mit öffentlichem Interesse argumentiert ohne das konkret zu belegen und am eigenen Vorschlag 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 Anmeldungsprojekten eingebracht hat, die die gleichen Projektziele umweltschonender und kostengünstiger erreichen können:
http://www.bund.net/themen_und_projekte/mobilitaet/infrastruktur/fernstrassenplanung/bund_alternativen/ 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.

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.

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 plus (VB+)"** sollen Projekte, die die größten Engpässe und Kapazitätsüberlastungen im Straßen- und im Schienennetz beseitigen. Sie müssen eine 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 eigenmächtige 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 Beeinträchtigung 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.

.

8. Nutzen-Kosten-Analyse (NKA: Bewertungsmodul A)

Mit Hilfe der Nutze-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 CO2-Emissionen erhöht werden oder höhere Lärmbelastungen entstehen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis an, wie hoch der Nutzen in Euro im Vergleich zum investierten Geldeinhheit 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:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Methodische Weiterentwicklungen der Nutzen-Kosten-Analyse

Betriebsführungs- und Vorhaltungskosten im Personen- und Güterverkehr u.a. Kraftstoffkosten, Lohnkosten, Fahrzeugkosten
Zeitkosten im Personenverkehr und Güterverkehr u.a. Zeitgewinne im Freizeitverkehr, für Geschäftsreisende und Logistikunternehmen
Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs u.a. bessere Planbarkeit von Reisen und Transporten
Verkehrssicherheit Vermeidung von unfallbedingten Produktionsausfällen und menschlichem Leid
Umweltwirkungen Lärm, CO2, NOX, kanzerogene Schadstoffe und Lebenszyklusemissionen
Erhaltung Erhaltungskosten der zu bewertenden Verkehrsinfrastrukturprojekte
Implizite Nutzendifferenz Berücksichtigung impliziter Nutzen bei Verkehrsträgerwechsel und Neuverkehr
Investitionskosten 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 Euro je Stunde berechnet.

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

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

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 starke, wenn nicht 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 Verkehrsträger übergreifend – 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 CO2-Emissionen durch Neuverkehre im Rahmen der NKA direkt wieder ausgeglichen werden. Ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis ist für die Vergabe eines Vordringlichen Bedarfs sehr relevant.

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 CO2-Emissionen (pro Tonne wird ein CO2-Preis von 145 Euro berechnet). Der Neuverkehr ist auch als Verkehrsaufkommen ausgewiesen und sollte kritisch diskutiert werden.

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 bewerten Ergebnisse werden dann in ein Gesamttableau 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. Dieser Teil ist der einzige der Projektdossiers, der ohne weitere Erläuterungen verständlich ist.

B ## Ortsumgehung X-Stadt | Projekt-Nr. **BXX-G32-HE** | Teilprojekt-Nr. **BXX-G32-T1-HE**

Umweltbeitrag zur Projektbewertung | Land **Hessen**

Ergebnisübersicht

Gesamtergebnis Umweltbeitrag Teil 1:
Nutzensumme Umwelt: 1.956 **Tsd. Euro**
Gesamtergebnis Umweltbeitrag Teil 2:
Umwelt-Betroffenheit: **gering** | mittel | hoch
(in Klammern, wenn Projekt planfestgestellt)

Erläuterung zur Umweltbetroffenheit
##hier Kurztext######

Grundlagendaten

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

Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen

Umweltbeitrag Teil 1 (monetarisierte Umweltkriterien der Nutzen-Kosten-Analyse)

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_X-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_X, SO_2 und Stäuben)		-15,7	NOX-Äquivalente	5.738	Euro
1.5	Emission von CO_2		-5.436	t/a	1.114.309	Euro
1.6	Veränderung des Lärmimmissionspegels in Erholungsflächen / Freiflächen		0	LFG	0	Euro

Umweltbeitrag Teil 2 (nicht-monetarisierte Kriterien)

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	0,2	km	0,01	km/km	gering
	(UFR 1.000/1.500) und national bedeutsamen	Großsäuger	0,8	km	0,06	km/km	
	Lebensraumachsen/-korridoren	Achsen	0	Anzahl			
	2) Ausbau: Entschneidung Wiedervernetzungsabschnitt		0	Anzahl			
2.5	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

Zusätzliche bewertungsrelevante Sachverhalte			**Erläuterung**
1	Trassenführung verursacht nur indirekte Betroffenheiten (relativ konfliktarmer Korridor)	X	### hier Kurztext ###
2	Tierquerungshilfen eingeplant		
3	Bündelungsmöglichkeit mit bestehenden Vorbelastungen		
4	Sonstiges: ##### hier Kurztext ###		
	Die zusätzlichen Sachverhalte führen zur Heraufstufung des Ergebnisses		
	zur Herabstufung des Ergebnisses		

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

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

Die naturschutzfachliche Bewertung ist der einzige präzise und 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.

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.

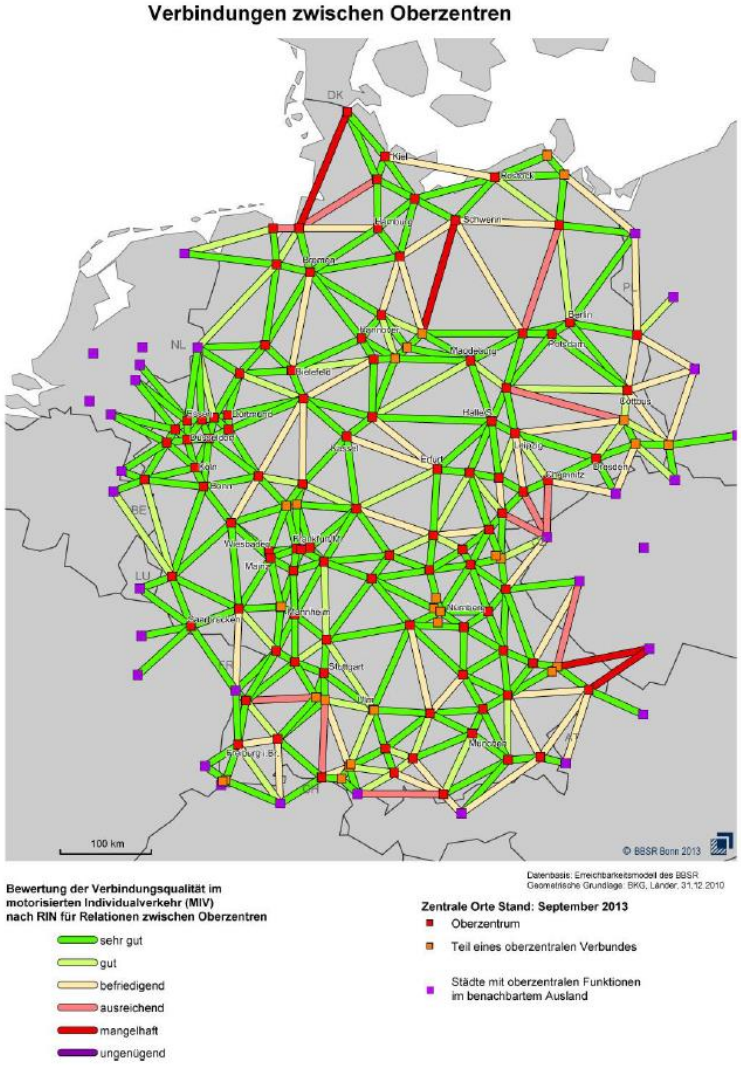


Abb.: Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit zwischen Oberzentren im MIV
(Quelle: Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse BVWP 2015, S. 18, Fassung März 2014).

Die Bewertungen der Raumwirksamkeit sind kaum mit der unten wiedergegebenen Karte aus der Raumwirksamkeitsanalyse in Einklang zu bringen. Die gutachterlich für den BVWP erstellte Raumwirksam-

keitsanalyse (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.

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 Lärmminderung um 3 dB(A) ein. „Flüsterasphalt" (Offenporiger Asphalt erreicht doppelt so viel, nämlich 6-8 da. Er muss nach acht Jahren erneuert werden (vgl. oben die Tabelle aus dem Lärmaktionsplan von Mittenwalde; S. 12).

Deshalb sollte die Verkehrsberuhigung der bestehenden Ortsdurchfahrt von Anfang an mitgeplant und mitdiskutiert werden. Für die Lärmminderung 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 Lärmminderungseffekte 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:

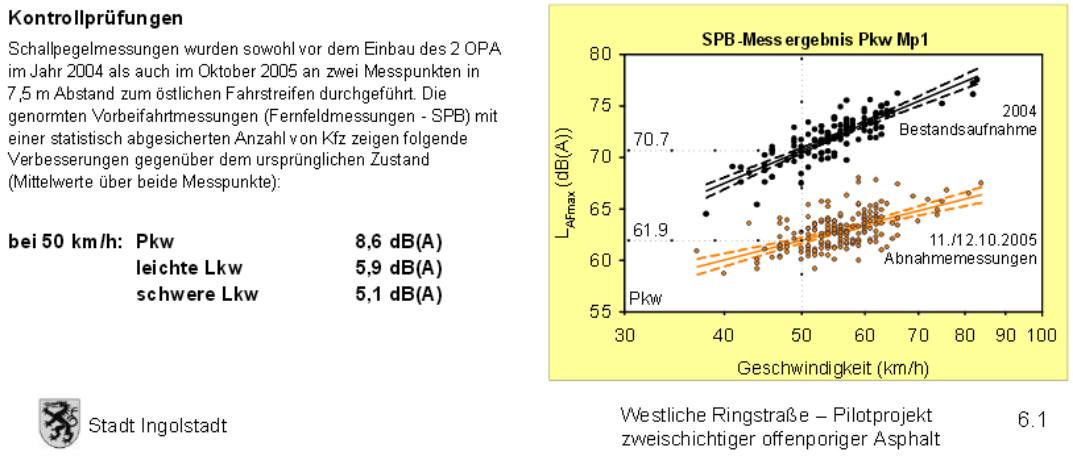


Abb. Müller-BBM; LfU Bayern: https://www.lfu.bayern.de/laerm/opa/projektbeschreibung/doc/2opa.pdf

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 Bemautung 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.

Stand: 2.4.2016