



Bündnis Verkehrsinitiativen
Für ein sofortiges Moratorium beim Aus- und Neubau von Bundesstraßen und Autobahnen und eine am Klimaschutz orientierte Bedarfsplanüberprüfung

<https://www.buendnis-verkehrsinitiativen.com/>

8. März 2022

Frau Steffi Lemke, Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz

Herrn Dr. Robert Habeck, Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz

Herrn Dr. Volker Wissing, Bundesminister für Digitales und Verkehr

sowie die zuständigen Staatssekretär*innen und Abteilungsleiter*innen

Dieser Brief geht gleichlautend an die Mitglieder der Bundestagsausschüsse für die Bereiche Verkehr, Umwelt und Klimaschutz.

Sehr geehrte Frau Bundesministerin Lemke,
sehr geehrter Herr Bundesminister Dr. Habeck,
sehr geehrter Herr Bundesminister Dr. Wissing,

sehr geehrte Damen und Herren Staatssekretär*innen,
sehr geehrte Ausschussmitglieder!

Der BVWP 2030 mit seinem großen Anteil von Neu- und Ausbauprojekten von Autobahnen und Bundesstraßen widerspricht wesentlichen Umwelt-, Natur- und Klimaschutzanforderungen.

Deshalb setzen sich viele Initiativen kritisch mit den Planungen und Baumaßnahmen im Fernstraßenbau auseinander – mit Eingaben, Stellungnahmen, rechtlichen Schritten, öffentlichen Aktionen, Kooperationen sowie Diskussionen mit der Politik, gesellschaftlichen Gruppen und Planungsverantwortlichen. So hat sich das Bündnis Verkehrsinitiativen gebildet mit zwei Forderungen: **Wir brauchen (1) ein Moratorium beim Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen und (2) eine kritische Überprüfung der einzelnen Projekte und des Gesamtplans mit intensiver Beteiligung der Bürger*innen.** Das Bündnis Verkehrsinitiativen hat diese Forderung im Zusammenhang mit den Bundestagswahlen den demokratischen Parteien und Fraktionen, deren Spitzenkandidat*innen sowie den jeweiligen Verkehrsexpert*innen übermittelt.

Das Umweltbundesamt hatte schon 2016 bei der Aufstellung des aktuellen BVWP 2030 festgehalten, dass der BVWP elf der zwölf im eigenen Umweltbericht gesetzten Ziele verfehlt, von einer integrierten, verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsstrategie mit anspruchsvollen Umweltzielen weit entfernt ist und dringend überarbeitet werden muss. Auch das Umweltministerium hatte sich zu vielen Projekten kritisch geäußert. Der Wirtschafts- und Klimaschutzminister hat jüngst bei der "Eröffnungsbilanz Klimaschutz" darauf hingewiesen dass im Verkehrssektor „in den vergangenen Jahrzehnten keine ausreichenden strukturellen Veränderungen für eine nachhaltige Minderung der Treibhausgas-Emissionen erreicht worden“¹ sind.

¹ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, 13.1.2022: Eröffnungsbilanz Klimaschutz, https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/Energie/220111_eroeffnungsbilanz_klimaschutz.pdf?__blob=publicationFile&v=22, S. 24

Die im Koalitionsvertrag vorgesehene Überarbeitung des BVWP nach veränderten Kriterien zu den Umwelt-, Natur- und Klimaschutzanforderungen ist deshalb die richtige und logische Konsequenz aus den gravierenden Mängeln des aktuellen Verkehrsplans.

Deshalb ist es notwendig, den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen und die darauf bezogenen Planungen zu stoppen.

Vor diesem Hintergrund ist es mehr als irritierend, dass die Autobahn GmbH, die DEGES sowie die Straßenbehörden einzelner Bundesländer trotz der klaren Aussagen im Koalitionsvertrag zum Umwelt-, Natur- und Klimaschutz die Straßenprojekte massiv vorantreiben und entsprechende Aufträge vergeben.

Dabei werden sogar Erweiterungen, wie beispielsweise bei Bundesstraßen von zwei auf drei Fahrspuren, als Erhaltung deklariert (z.B. B2 München - Garmisch-Partenkirchen, 3-streifiger Ausbau zwischen Wielenbach und Pähl).²

Das widerspricht aus unserer Sicht dem im Koalitionsvertrag angekündigten Dialogprozess.

Außerdem wäre es eine fahrlässige und verschwenderische Ausgabe von Steuergeldern, wenn Straßenprojekte fortgeführt werden, die dann nach einer Prüfung hinfällig sind.

Climate Proofing für die Fernstraßenplanungen in der EU und am Beispiel Österreichs

Die Europäische Kommission hat im September 2021 „Leitlinien für die Sicherung der Klimaverträglichkeit von Infrastrukturen im Zeitraum 2021-2027“³ herausgegeben, die für den Verkehrssektor besonders die Vermeidung von nicht notwendigem motorisiertem Verkehr und Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene und vom Motorisierten Individualverkehr auf dem ÖPNV betonen.

Eine gewisse Vorreiterrolle beim Klimaschutz hat Österreich mit der seit 2020 bestehenden Koalition von ÖVP und Grünen und der Errichtung eines Ministeriums mit der gemeinsamen Zuständigkeit für die Felder Klimaschutz, Umwelt und Mobilität. Die zügige Evaluierung des Bauprogramms und der teilweise Stopp des Neubaus von Autobahnen und Schnellstraßen war aus der Sicht der Ministerin Gewessler notwendig, denn „Solche Infrastrukturprojekte haben eine große Bedeutung, weil was wir jetzt bauen bestimmt, wie unser Verkehrssystem in Zukunft funktioniert, also wie wir morgen und in den kommenden Jahrzehnten unterwegs sein werden.“⁴. Fachliche Grundlage war ein mit der AGORA-Verkehrswende erarbeiteter „Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich“⁵. Grundlegende Feststellungen zum Planungsverfahren und Planungsprozess, die sich auch auf den deutschen Bundesverkehrswegeplan anwenden lassen, enthält die „Evaluierung hochrangiger Straßenbauvorhaben in Österreich“ durch das österreichische Umweltbundesamt.⁶

² Planfeststellungsbeschluss zur B2 München - Garmisch-Partenkirchen, 3-streifiger Ausbau zwischen Wielenbach und Pähl, https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/service/planfeststellung/abgeschlossene_pv_beschluesse/planung_bau/index.html#trassenrecht

³ Europäische Kommission, Technische Leitlinien für die Sicherung der Klimaverträglichkeit von Infrastrukturen im Zeitraum 2021-2027, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=OJ:C:2021:373:FULL&from=EN>

⁴ Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Leonore Gewessler, in Kurier 10.7.2021, <https://headtopics.com/at/gewessler-zum-stra-enbau-stopp-mit-mir-sitzt-auch-der-klimaschutz-am-tisch-20880632>

⁵ Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich, erarbeitet vom BMK mit der AGORA-Verkehrswende, <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html>

⁶ Umweltbundesamt (Österreich): Evaluierung hochrangiger Strassenbauvorhaben in Österreich. Fachliche Würdigung des Bewertungsansatzes sowie generelle Umwelt- und Planungsaspekte im Zusammenhang mit aktuellen Vorhaben., https://www.umweltbundesamt.at/studien-reports/publikationsdetail?pub_id=2403&cHash=aa38b1e5fe471fc7d360a70089a08eb6

Der Klimaschutz muss auch bei den Verkehrsprognosen berücksichtigt werden.

Zu begrüßen ist, dass das Ministerium für Digitales und Verkehr im Januar 2022 eine Bedarfsplanüberprüfung⁷ angekündigt hat, die ausdrücklich auch den Klimaschutz berücksichtigen soll. In den Ausschreibungen zu den Prognosen⁸ allerdings war Klimaschutz noch nicht integriert, so dass unklar ist, in welcher Weise Klimaschutz von Beginn an auch bei den Prognosen berücksichtigt wird.

Bereits bei den Prognosen sollte ausdrücklich ein Klimaschutzszenario, also eine modifizierte Verkehrsprognose vorgesehen werden, mit der die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreicht werden können. Denn der Klimaschutz ist nicht einfach ein Ziel unter anderen, sondern spätestens seit dem Klimaschutz-Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom März 2021 Verfassungsgebot.

Für ein solches Szenario gibt es ein Vorbild: Gleich nach der Verabschiedung des BVWP ließ 2017 das Verkehrsministerium Baden-Württemberg ein Klimaschutzszenario für das Bundesland erstellen, das auch wichtige Aussagen für die Bundesebene enthält. Das Klimaschutzszenario 2017 ergab nach einem Bericht des Baden-Württembergischen Verkehrsministers Winfried Hermann⁹, **dass die Realisierung des BVWP 2030 den Anforderungen des Klimaschutzes nicht gerecht wird.**

Der Dialog sollte jetzt beginnen.

Im Koalitionsvertrag heißt es: „Wir streben einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen an. Dazu werden wir parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans. Bis zur Bedarfsplanüberprüfung gibt es eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte.“

An der Bedarfsplanüberprüfung müssen von Anbeginn auch Initiativen und Verbände beteiligt werden, die fundierte Kritik an Neu- und Ausbauprojekten von Autobahnen und Bundesstraßen üben, die den Zielen der Verminderung und Verlagerung von Straßenverkehr entgegen stehen.

Zur Bedarfsplanüberprüfung sei die Forderung des Bündnisses Verkehrsinitiativen dem Vorhaben des Verkehrsministeriums gegenüber gestellt. Es gibt Überschneidungen, aber auch deutliche Unterschiede.

Zu unseren Forderungen möchte das Bündnis Verkehrsinitiativen gerne mit Ihnen ins Gespräch kommen.

Mit freundlichen Grüßen,

Tim Pelldorf, info@stopa52.de

Michael Roths Schuh, michael@roths Schuh.de

Stefan Schwaller, asm.schwaller@t-online.de

im Auftrag des Bündnisses Verkehrsinitiativen, info@buendnis-verkehrsiniciativen.de

⁷ Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 24.1.2022:Überprüfung der Bedarfspläne (BPÜ) der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplanung-ueberpruefung-bedarfsplaene.html>

⁸ Ausschreibung: Dienstleistungen - 483954-2021, Tenders Electronic Daily, <https://ted.europa.eu/TED/search/search.do>

⁹ Ministerium für Verkehr Baden- Württemberg, 2017: Verkehrsinfrastruktur 2030, ein Klimaschutzszenario für Baden- Württemberg, <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/verkehrsinfrastruktur-2030-ein-klimaschutzszenario-fuer-baden-wuerttemberg/>,

sowie Klimaschutz-Szenario Baden-Württemberg 2030, Schlussbericht (380 S.),

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Klimaschutzszenario_Schlussbericht_P2_Teil_1.pdf

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Klimaschutzszenario_Schlussbericht_P2_Teil_2.pdf

BÜNDNIS VERKEHRSINITIATIVEN	BUNDESMINISTERIUM FÜR DIGITALES UND VERKEHR
<p>Moratorium für den Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen –jetzt!¹⁰</p> <p>Für den Klimaschutz fordern wir</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die sofortige Aussetzung des Neu- und Ausbaus von Autobahnen und Bundesstraßen 2. eine an den Anforderungen des Klimaschutzes orientierte, mit Bürgerbeteiligung umgesetzte, grundlegende Überprüfung der Bedarfspläne des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) 	<p>Überprüfung der Bedarfspläne (BPÜ) der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße¹¹</p> <p>1. Was ist der gesetzliche Auftrag bzw. das Ziel der BPÜ?</p> <p>Gesetzlicher Auftrag gemäß der o.g. Ausbaugesetze und somit Ziel der BPÜ ist es, zu prüfen, ob die auf Grundlage des BVWP 2030 im Rahmen der Ausbaugesetze beschlossenen drei Bedarfspläne für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße an die zwischenzeitlich eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind (oder nicht). Vor diesem Hintergrund ist die BPÜ auf die Gesamtplanebene ausgerichtet. Das bedeutet, dass der Fokus der BPÜ auf die Überprüfung der drei Bedarfspläne als Ganzes gerichtet ist und nicht auf die Bewertung einzelner in den Bedarfsplänen enthaltener Aus- und Neubauprojekte.</p>
<p>1. Klimawandel und Naturschutz</p> <p>Der Klimawandel sowie der Naturschutz müssen bei der Bedarfsplanüberprüfung eine zentrale Rolle spielen. Das gilt u. a. für die Prognose der künftigen Verkehrszahlen, die CO2-Emissionen beim Bau und Betrieb und den enormen Ressourceneinsatz beim Neu- und Ausbau, die Zerstörung natürlicher Lebensräume und Biodiversität, die Versiegelung von land- bzw. forstwirtschaftlich genutzten Flächen sowie die Rodung von Bäumen im Vergleich zu neu angepflanzten Jungbäumen.</p>	<p>6. Werden das Klimaschutzprogramm 2030 und das Bundes-Klimaschutzgesetz in der BPÜ berücksichtigt?</p> <p>Ja. In der der BPÜ zugrunde liegenden neuen Langfrist-VP werden die gegenüber der letzten, derzeit gültigen Verkehrsprognose (VP 2030) veränderten Rahmenbedingungen berücksichtigt. Unter diese Rahmenbedingungen fallen auch das Klimaschutzprogramm 2030 und das Bundes-Klimaschutzgesetz.</p>
<p>2. Verkehrsverlagerung von der Straße auf Schiene und Wasserwege</p> <p>Eine konsequent umgesetzte Verkehrswende braucht weniger motorisierten Individualverkehr und mehr öffentlichen Nah- und Fernverkehr, mehr Gütertransport auf der Schiene sowie eine bessere Fahrradinfrastruktur. Denn KFZ und LKW-Verkehr belasten das Klima wesentlich mehr als der öffentliche Fern- und Nahverkehr oder Bahn oder Schiff. Der in vielen bisher geplanten Straßenbauprojekten erzeugte zusätzliche motorisierte Verkehr (sog. „induzierter“ Verkehr) geht aber sogar als „Nutzen“ in die Bewertung der Projekte ein. Dies ist völlig widersinnig.</p>	<p>3. Wie wird das BMDV die BPÜ für die Bedarfspläne der drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße ausgestalten?</p> <p>Die BPÜ bildet einen gemeinsamen Rahmen für die Bedarfspläne der drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße. Im Kern wird im Rahmen der BPÜ ein Vergleich der Ergebnisse der drei Netzumlegungen der neu zu erstellenden VP für die drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße (d.h. die gemäß dieser neuen VP für ihr Zieljahr prognostizierten Verkehrsmengen) durchgeführt. Dieser Vergleich erfolgt sowohl mit den Verkehrsmengen als auch mit den Kapazitäten (= Engpassanalysen) der drei verkehrsträgerspezifischen Zielnetze für das Jahr 2030, die auf Grundlage der VP 2030 erarbeitet wurden. ...</p>
<p>3. Realistische Schätzung von Nutzen und Kosten</p> <p>Das Nutzen-Kosten-Verhältnis spielt beim BVWP eine zentrale Rolle für die Bewertung der Projekte. Die 2016 im BVWP geplanten und 2021 im Finanzierungsplan der Autobahn GmbH veranschlagten Kosten weisen oft enorme Steigerungsraten auf. Dies bedeutet in diesen Fällen, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis im BVWP deutlich überschätzt ist.</p>	<p>2. Was ist die zentrale Grundlage der BPÜ?</p> <p>Zentrale Grundlage für die Durchführung der BPÜ ist die Erarbeitung einer neuen Langfrist-Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2040 (Verkehrsprognose 2040), welche die bis heute geänderten Rahmenbedingungen gegenüber der letzten, derzeit gültigen VP 2030 bzw. dem darauf basierenden BVWP 2030 hinreichend detailliert und belastbar berücksichtigt, insbesondere die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung als wichtigs-</p>

¹⁰ Bündnis Verkehrsinitiativen, 28.8.2021: „Moratorium für den Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen – jetzt“, Kapitel „Neue Kriterien für die Bedarfsplanüberprüfung“, https://www.buendnis-verkehrsiniciativen.com/cm4all/uproc.php/0/Forderungspapier%20280821.pdf?cdp=a&_17b8bf6d1bb1

¹¹ BMDV, 24.1.2022, Artikel „Überprüfung der Bedarfspläne“ (BPÜ) – (Reihenfolge der Punkte für den Vergleich mit den Forderungen umgestellt), <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplanung-ueberpruefung-bedarfsplaene.html>

BÜNDNIS VERKEHRSINITIATIVEN	BUNDESMINISTERIUM FÜR DIGITALES UND VERKEHR
<p>Viele Straßenbauprojekte wurden bisher zudem schön-gerechnet, indem auf der Kostenseite z. B. die Freisetzung von CO2 beim Bau nicht berücksichtigt wurde und auf der Nutzenseite fälschlicherweise zusätzliche Fahrten als Nutzen bewertet werden. Die Kosten der Naturzerstörung werden bisher nicht monetarisiert, sondern bestenfalls als Anmerkung erwähnt.</p>	<p>te Einflussfaktoren auf die Verkehrsentwicklung.</p>
<p>4. Neubewertung der Einzelprojekte statt Gesamtbeurteilung</p> <p>Bei der geplanten Bedarfsplanüberprüfung lehnt das Bundesverkehrsministerium eine grundsätzliche Neubewertung kritischer Projekte ab. Aber nur eine grundlegende kritische Neubewertung jedes einzelnen im BVWP enthaltenen Projektes kann die bloße Fortschreibung der jetzigen Bedarfspläne und das „weiter so wie bisher“ brechen und klären, auf welche einzelnen Projekte verzichtet werden kann und muss.</p>	<p>4. Werden im Zuge der BPÜ erneut Bewertungen der einzelnen Bedarfsplanprojekte durchgeführt?</p> <p>Der Fokus der BPÜ liegt auf der Überprüfung der drei Bedarfspläne als Ganzes. Insofern ist nicht vorgesehen, im Rahmen der BPÜ die erneute Bewertung einzelner in den Bedarfsplänen enthaltener Aus- und Neubauprojekte durchzuführen. Auf Basis der Ergebnisse der im Rahmen der BPÜ durchzuführenden streckenscharfen Verkehrsmengenvergleiche und Engpassanalysen werden jedoch auch Aussagen über Auswirkungen auf Einzelprojekte möglich sein.</p>
<p>5. Reale Bürgerbeteiligung</p> <p>Der BVWP 2030 wurde seinerzeit mit dem Versprechen einer umfassenden Bürgerbeteiligung gestartet. Die ist nach europäischem Recht zwingend erforderlich. In der Praxis sah dies aber anders aus: Die Beteiligungsphase war viel zu knapp, Einwände wurden mit Textbausteinen bearbeitet, kein einziges Projekt wurde deshalb wesentlich geändert und Alternativen wurden generell nicht beachtet. Dieses Vorgehen wurde von vielen Verbänden massiv kritisiert und bedeutete einen Schlag ins Gesicht vieler betroffener Bürgerinnen und Bürger. Wir fordern daher rechtzeitige und echte Bürgerbeteiligung.</p>	<p>5. Ist die aktuelle BPÜ mit der letzten, in 2010 abgeschlossenen BPÜ vergleichbar?</p> <p>Die der letzten BPÜ aus 2010 zugrunde liegenden Rahmenbedingungen und Anforderungen weichen deutlich von den Rahmenbedingungen und Anforderungen an die aktuelle BPÜ ab. Daher ist eine Vergleichbarkeit der aktuellen mit der letzten BPÜ aus 2010 nicht gegeben, u.a. da anders als in 2010 nunmehr für alle drei Verkehrsträger eine BPÜ durchzuführen ist.</p>
<p>Das Ziel: Neue Verkehrswegeplanung für nachhaltige Mobilität und eine Verkehrswende</p> <p>Mittelfristig brauchen wir einen Neuansatz bei der Bundesverkehrswegeplanung, der die Relevanz des Klima-, Natur- und menschlichen Gesundheitsschutzes für die verschiedenen Verkehrssektoren berücksichtigt. Dieser reduziert auch die absehbaren Probleme der pandemiebedingten Staatsverschuldung.</p> <p>Bis zur Überprüfung des BVWPs brauchen wir ein Moratorium für Aus- und Neubau von Autobahnen und Bundesstraßen.</p>	<p>7. Wie ist der aktuelle Stand des Verfahrens der BPÜ?</p> <p>Mit der Konzeption sowie entsprechenden Arbeitsprogrammen hat das BMDV die BPÜ im Jahr 2018 eingeleitet. Die eingeleiteten Vergabeverfahren zur Verkehrsprognose wurden im September 2021 abgeschlossen. Die Verkehrsprognose 2040 befindet sich in Bearbeitung. Es wird angestrebt, die Untersuchungen zur BPÜ im Jahr 2023 abzuschließen.</p> <p>8. Was passiert nach dem Abschluss der BPÜ?</p> <p>Nach dem Abschluss der BPÜ wird das BMDV den Deutschen Bundestag über die Ergebnisse der BPÜ informieren. Der Deutsche Bundestag entscheidet dann auf dieser Grundlage über etwaige nächste Schritte.</p>