

Faktenblatt: BUND-Auswertung der im Koalitionsausschuss am 26.1.2023 verhandelten Projektliste mit 144 BVWP-Projekten

Am 26.1.2023 wurde im Koalitionsausschuss das Thema der Planungsbeschleunigung verhandelt. Laut Spiegel-Artikel vom 30.1.2023¹ wurde hierbei durch das BMDV bzw. Verkehrsminister Dr. Volker Wissing eine Liste mit 144 Autobahnprojekten des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) eingebracht, welche beschleunigt umgesetzt werden sollen. Verkehrsminister Wissing will diesen Projekten anscheinend ein „überragendes öffentliches Interesse“ attestieren und damit deren Auswirkungen auf Klima und Natur im Rahmen der Planung und Umsetzung für unerheblich erklären. Rechtsstaatliche Güterabwägungen sowie Prüfungen natur- und klimaverträglicher Alternativen wären damit hinfällig. Statt einen Plan für klimaverträgliche Mobilität vorzustellen, würde die Bundesregierung damit die Fehlplanung des BVWP 2030 zementieren und seine Umsetzung beschleunigen statt ihn zu überarbeiten und endlich zukunftsfähig zu machen, wie im Koalitionsvertrag vereinbart. Auch internationale Forschung zeigt, dass ein Mehrangebot von Straßen zu steigenden Verkehrsmengen führt („induzierter Verkehr“) und damit zu mehr Klimagasen. Dieses Papier stellt die BUND-Auswertung der Autobahnliste vor und zeigt auf, warum sie einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur im Wege steht.

1. Um welche Projekte handelt es sich?

Die Liste soll nach unseren Informationen alle Projekte des sogenannten Vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung (VB-E) und Fest Disponierte Projekte mit Engpassbeseitigung (FD-E) des Bundesverkehrswegeplans 2030 beinhalten. Anhand der uns vorliegenden Projektlisten aus dem Anhang des BVWP 2030 und dem Projektinformationssystem zum BVWP 2030² konnten wir im VB-E und FD-E 115 Straßenbauprojekte identifizieren. Die Diskrepanz zu den angegebenen 144

¹ <https://www.spiegel.de/politik/deutschland/volker-wissing-und-seine-toxische-autobahn-liste-neuer-aerger-mit-den-gruenen-a-beebdb79-4a0e-4d8c-ae67-8991923e3ee3>

² www.bvwp-projekte.de

Projekten kommt entweder zu Stande, da weitere Projekte hinzugefügt wurden oder da Projekte anders zugeschnitten wurden. Die BUND-Analysen beziehen sich auf die 115 identifizierten Autobahnprojekte und ergeben folgende Rahmendaten:

- Es handelt sich ausschließlich um Ausbauprojekte zur Erweiterung bestehender Autobahnen auf 6, 8 oder gar 10 Spuren oder Knotenpunktausbau.
- Diese betreffen insgesamt rund 1300 km Streckenlänge.

2. Welche Folgen hat die Umsetzung der Fernstraßenprojekte?

Die Ausweitung der Autobahnkapazitäten macht das Autofahren bzw. den Gütertransport auf Lkw attraktiver. Sie führt durch sogenannten induzierten Verkehr zum Verkehrswachstum³. Insbesondere dort, wo bereits heute ein hohes Verkehrsaufkommen vorherrscht. Zudem wird durch den Bau der Autobahnen selbst CO₂ freigesetzt durch die sogenannte „graue Energie“ der verwendeten Materialien wie Beton, Asphalt und Stahl sowie durch den Betrieb der Straßen. Zudem werden wertvolle Naturräume zerstört oder beeinträchtigt. Anhand der Daten des Projektinformationssystems zum BVWP 2030 (PRINS) lassen sich die Folgen der VB-E Projekte für Natur und Klima einschätzen (für FD-E Projekte liegen keine entsprechenden Zahlen vor, da im BVWP 2030 auf ihre Untersuchung verzichtet wurde):

- Allein die VB-E Projekte würden zusammen jedes Jahr über 410.500 Tonnen CO₂ durch ihren Bau und den Betrieb emittieren, was über einem Drittel der CO₂-Emissionen aller Fernstraßenprojekte des BVWP 2030 entspricht. Auf 25 Jahre Lebenszeit gerechnet sind das über 10 Millionen Tonnen CO₂ zusätzlich und mindert die verfügbaren CO₂-Budgets deutlich. Dabei vernachlässigt die BVWP-Methodik große Teile des durch Straßenbau induzierten Verkehrs und bildet die durch den Bau entstehenden CO₂-Emissionen nicht umfänglich ab. Die Zahl stellt daher das absolute Minimum dar. Es ist von noch größeren Klimafolgen auszugehen.
- Etwa 80 Natura-2000 Gebiete würden durch die Umsetzung der VB-E Projekte erheblich beeinträchtigt. Das hätte negative Folgen für den Artenschutz. Lediglich bei fünf Projekten wurden bisher Grünbrücken vorgeschlagen. Die Planungen stehen damit dem Naturschutz entgegen.

3. Welche Kosten hätte die Umsetzung der fraglichen Straßenbauprojekte? Und wie weit ist die Umsetzung bisher?

Eine dem BUND vorliegende Liste mit Angaben zu Gesamtkosten mit Preisständen Ende 2021 sowie zu bisher verausgabten Mitteln für die Projekte des BVWP 2030 erlaubt eine Auswertung der Kosten und Umsetzungsstände (siehe nachfolgende Tabelle). Diese führt zu folgenden Ergebnissen:

³ siehe z. B. die Auswertung des Wissenschaftlichen Diensts des Bundestags:
<https://www.bundestag.de/resource/blob/855100/a3a015f40fee3b8182c41bc48c362277/WD-5-044-21-pdf-data.pdf>

- Für die Engpassbeseitigungsprojekte des BVWP 2030 belaufen sich die Gesamtkosten auf mindestens 30 Mrd € (Stand: Ende 2021, Liste liegt BUND vor), von denen noch rund 28 Mrd. € zu finanzieren sind. Da sich die Preisstände auf Ende 2021 beziehen, ist zudem von erheblichen weiteren Preissteigerungen durch Erhöhung der Baukosten und der Kapitalkosten auszugehen. Diese Mittel fehlen bei Erhalt der Infrastruktur und dem naturverträglichen Ausbau der Schiene.
- Die Engpassbeseitigungsprojekte umfassen 45 % des Gesamtmittelbedarfs für alle Autobahnen, die laut BVWP 2030 bis ins Jahr 2030 gebaut werden sollen (FD, FD-E, VB, VB-E).
- Im Bundeshaushalt waren 2022 2,7 Mrd. € für Fernstraßenprojekte des Bedarfsplans (bzw. BVWP 2030) vorgesehen. Bei gleichbleibender Finanzierung bräuchte die Umsetzung dieser Projekte zur Engpassbeseitigung mindestens 10 bis 15 Jahre. Dabei ist eine Mittelverschiebung zu Erhalt und Schienenausbau für ein leistungsfähiges, zuverlässiges und klimaverträgliches Verkehrssystem notwendig. Doch diese wurde gar nicht diskutiert.
- Obwohl sie laut BVWP hoch priorisiert sind, wurden für Projekte des „Vordringlichen Bedarfs Engpassbeseitigung“ bisher kaum Gelder verausgabt (Anteil 3%) und damit sogar ein geringerer Anteil als für den Vordringlichen Bedarf (VB) – die Priorisierung der Engpassbeschleunigung hat im BVWP faktisch keine Wirkung. Zudem kann die Weiterführung dieser Projekte nicht mit einem fortgeschrittenen Umsetzungsstadium begründet werden (nur für 3 von 99 VB-E-Projekten wurden bisher mehr als 30% der Mittel verausgabt)

Projektgruppen nach Dringlichkeitseinstufung im BVWP 2030	Gesamt- mittelbedarf in Mio. € (Preisstand Ende 2021)	davon verausgabte Mittel bis 2021	Umsetzungsstand nach Anteil verausgabte Mittel
Fest disponiert (FD)	23.638	13.765	58%
Fest disponiert Engpassbeseitigung (FD-E)	4.150	1.763	42%
Vordringlicher Bedarf (VB)	48.127	1.745	4%
Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung (VB-E)	26.253	900	3%
Summe	102.168	18.173	18%
<i>davon BAB</i>	<i>67.862</i>		
<i>davon Bundesstraßen</i>	<i>34.307</i>		
<i>Davon Engpassbeseitigung</i>	<i>30.403</i>		

4. Was ist jetzt notwendig? Was sind Alternativen?

Statt einer Beschleunigung der Autobahnprojekte des BVWP 2030 braucht es einen natur- und klimaverträglichen Plan für die Mobilität in Deutschland. Auch zur Beseitigung von Engpässen zur Staubeseitigung ist der Ausbau der Straßeninfrastruktur keine Lösung, denn er erzeugt Mehrverkehr und nach wenigen Jahren erneute Staus. Auch funktioniert Planungsbeschleunigung nur mit klaren Prioritäten. Doch diese bietet der klimaschädliche BVWP 2030 bislang nicht.

Der BUND fordert daher:

- Klare Prioritäten für den Erhalt der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und den Ausbau klimafreundlicher und naturverträglicher Schienennetze und ein Stopp des Fernstraßenbaus. Das sichert die Mobilität, beschleunigt die Planung klimaverträglicherer Alternativen zur Straße und ist echter Klimaschutz. Entsprechend sind knappe Finanzmittel und Planungs-, Verwaltungs-, und Baukapazitäten einzusetzen.
- Der unfinanzierbare BVWP 2030 muss beendet und durch einen klimaverträglichen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan ersetzt werden, der zielorientiert ist und bereits in der Planung Alternativen über alle Verkehrsträger hinweg prüft, mehr Verkehr auf der Schiene ermöglicht und damit auch bestehende Straßen entlastet. Kurzfristig muss die laufende Bedarfsplanüberprüfung alle Fernstraßenprojekte auf ihre Natur- und Klimaverträglichkeit hin prüfen.
- Eine kurzfristige, natur- und klimaverträgliche Beseitigung von Engpässen und Staus ist durch intelligente Verkehrssteuerungen möglich (z. B. temporäre Seitenstreifenfreigabe mit Wechselverkehrszeichen). Ebenso ist eine entfernungsabhängige Maut auf allen Straßen ein effektives Mittel gegen Staus. Die Einnahmen können für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur und zur Förderung klimafreundlicherer Verkehrsmittel genutzt werden.

Diese Auswertungen sind im Rahmen des durch die *Dr. Joachim und Hanna Schmidt Stiftung für Umwelt und Verkehr* geförderten Projekts „Neuorientierung und Ökologisierung der Fernstraßenplanung in Deutschland“ entstanden. Wir danken der Stiftung für diese Unterstützung.

Impressum:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) – Friends of the Earth Germany,
Kaiserin-Augusta-Allee 5, 10553 Berlin, Tel. (030) 2 75 86-40, bund@bund.net, www.bund.net
Autoren: Dr. Werner Reh, Richard Hartl, Kontakt: richard.hartl@bund.net, Stand:02/2023