

21.04.2016

Peter Meiwald Am Hamjebusch 65 26655 Westerstede

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
D – 10115 Berlin
Stichwort "BVWP 2030"

Aufstellung des BVWP 2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des eingeleiteten Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahrens zur Aufstellung des BVWP 2013 nehme ich wie folgt Stellung:

Der Bundesverkehrswegeplan in der im März vorgestellten Entwurfsfassung ist in keiner Weise geeignet, die komplexen politischen Vorgaben und internationalen Verpflichtung, denen sich unser Land insbesondere durch das Pariser Klimaschutzabkommen, aber auch durch diverse EU-Verordnungen beispielsweise zur Luftreinhaltung oder auch zum Schutz der Biodiversität, gegenüber sieht, Genüge zu tun.

Wesentliche Umwelt-, Naturschutz- und Klimaschutzanforderungen werden im neuen Verkehrswegeplan nicht erfüllt. Dieser Plan kann und darf daher so nicht vom Bundeskabinett verabschiedet werden. Vielmehr muss er an entscheidenden Punkten (da schließe ich mich Bundesumweltministerin Barbara Hendricks, <<http://www.rp-online.de/politik/deutschland/bundesverkehrswegeplan-barbara-hendricks-wirft-alexander-dobrindt-trickserei-vor-aid-1.5840810>> an) grundlegend überarbeitet und revidiert werden.

Ein Bundesverkehrswegeplan, der bis zum Jahre 2030 die Grundlage für die Weiterentwicklung der deutschen Mobilitätsinfrastruktur legen soll, muss sich selbstverständlich eben auch an den politischen Zielen und Vorgaben für diesen – und wegen des weit darüber hinaus reichenden Lebenszyklus der entstehenden Infrastruktur sogar noch weitaus längeren – Zeitraum orientieren. Dazu gehören eben gerade nicht mehr nur verkehrstechnische Bedürfnisse singular betrachteteter Verkehrsträger, sondern mit weitaus höherer Bedeutung die Perspektiven an aktivem Klimaschutz ausgerichteter vernetzter Mobilitätsketten. Vor allem muss also dieser Plan dazu führen, die Anforderungen des Klimaschutzes in den nächsten Jahrzehnten zu erfüllen. Bisher – und das wäre bei der Umsetzung dieses mit „weiter so“ zu charakterisierenden Plan-Entwurfs auch für die Zukunft zu erwarten – stagnieren die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehrssektor seit Jahrzehnten, während Industrie und Energieversorger schon wichtige Klimaschutz-Beiträge geleistet haben.

Aber auch die Fragen des Biodiversitätsschutzes - z.B. durch die Vermeidung weiterer unnötiger Zerschneidungen von bisher un- oder wenig zerschnittenen Lebensräumen – oder des Verlustes dringend benötigter landwirtschaftlicher Nutzflächen durch großflächigen Autobahnneubau mit seinem exorbitanten Flächenverbrauch werden im vorliegenden Entwurf praktisch ignoriert oder in der vorgenommenen Güterabwägung „weggewogen“. Dabei verfehlt Deutschland seit Aufstellung der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie alle Ziele beim Schutz der biologischen Vielfalt in verheerender Weise. Und auch beim Thema „Flächenverbrauch“ sind wir meilenweit vom von der Bundesregierung propagierten 30 ha-Ziel entfernt, ohne dass in diesem Entwurf ein Kurswechsel erkennbar wäre.

Und selbst von den noch unter Vorgänger-Minister Ramsauer zur Aufstellungsgrundlage des BVWP 2013 aufgestellten Kriterien ist in diesem Entwurf nichts mehr erkennbar. Weder findet im jetzigen Plan eine „klare Priorisierung der Verkehrsinvestitionen“ noch der von Ramsauer seinerzeit vorgegebene Fokus „Investitionen in den Erhalt haben Vorrang vor Aus- und Neubau, der Schwerpunkt beim Aus- und Neubau liegt auf Engpassbeseitigung auf den übergeordneten Netzen und Hauptachsen“ seine Abbildung. Angesichts der von allen Experten und Kommissionen seit Jahren beschriebenen und von auch jedem sich im Verkehrsnetz bewegendem Bürger praktisch erlebbaren exorbitanten Instandhaltungsbedarfe in der Bestands-Verkehrsinfrastruktur etwa war der Vorsatz „Erhalt vor Neubau“ aber eine sinnvolle und notwendige Prämisse, die bei der notwendigen Überarbeitung nun wieder eingearbeitet werden muss.

Und auch Ramsauers Forderung nach „mehr Realismus bei der Finanzierbarkeit“ findet man in diesem Plan leider überhaupt nicht berücksichtigt. Weiterhin beinhaltet der Plan weitaus mehr Projekte als in den nächsten Jahrzehnten realistisch finanzierbar wären. Sollte er in dieser Form umgesetzt werden, würde er darüber hinaus weiterer gigantischer Steuergeldverschwendung Tür und Tor öffnen – auch dadurch, dass vielerorts machbare, weitaus kostengünstigere Alternativen zu Autobahnneubauten gar nicht erst geprüft wurden und die Verkehrsverlagerung auf andere, ökologisch und finanziell günstigere Verkehrsträger nicht berechnet wird.

Nach diesen grundsätzlichen Einwendungen zu dem vorliegenden Entwurf nun noch einige konkrete Einwendungen gegen einige konkrete Projekte innerhalb des BVWP-Entwurfes:

A 20 AD A28/A20 (Westerstede) - Hohenfelde (A 23) mit A 26

Mit dieser Einwendung wende ich mich grundsätzlich gegen den geplanten Neubau der Autobahn A20 von der A28 (Westerstede) bis zur A23 (Hohenfelde).

Das Projekt A20 ist nach den Unterlagen des Planentwurfes sowohl von seiner verkehrlichen Notwendigkeit (18.000 Kfz/Tag im Bezugsfall) als auch von seinem berechneten NKV von 1,6 (lt. Projektliste, S. 115) in keinsten Weise geeignet, die prognostizierten Kosten in Höhe von 2,588,9 Mrd € (andere Schätzungen rechnen sogar mit mehr als 4 Mrd €) zu rechtfertigen.

Zudem ist das Projekt durch eine exorbitant hohe zusätzliche Umweltbelastung von monetarisierten 760 Mio € zzgl. der sehr starken nicht-monetarisierten Schäden u.a. an 4 europäisch geschützten Natura 2000- und weiteren unzerschnittenen Kernräumen gekennzeichnet. Weitere Planungsrisiken z.B. durch eine Trassenführung durch außerordentlich tiefgründige, wertvolle Hochmoorgebiete sind sowohl bautechnisch als auch in Bezug auf ihre Umwelt- und vor allem Klimarelevanz (Moor/Torfvorräte sind eine enorm wichtige CO₂-Senke) überhaupt noch nicht adäquat in der Planung berücksichtigt. Der Aufbruch von Grünland und Moorböden durch den Bau der Autobahn führt zu verheerenden Folgen in Bezug auf den Klimawandel und konterkariert die politisch gewollten Moorschutz- und klimapolitischen Ziele der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Niedersachsen in nicht hinnehmbarer Weise. 45 % der geplanten Trasse verlaufen über Moore mit Mächtigkeiten von bis zu über 20 Metern. Das Abtragen der Moorböden bedeutet ein massives Aufschließen des CO₂-Depots Moor sowie einen immensen Aushub an Torf, der entsprechend entsorgt werden muss. In den Planungsunterlagen fehlen Angaben, wohin der Aushub verbracht wird, was damit geschehen soll und wie stark das Klima durch die CO₂-Freisetzung belastet wird. Eine Aufsandung der Moore wird zusätzliche ökologische Schäden durch Verseuchungen mit Ocker (Eisenoxid) und weiteren Schadstoffen und nicht kalkulierbare Grundwasserschäden nach sich ziehen, die in den Planungen ebenfalls nicht berücksichtigt sind.

Ebenso fehlt in der bisherigen Planung eine angemessene Bewertung der durch induzierte Verkehre zusätzlich anfallenden Umweltschäden und –kosten. Bei keinem anderen Projekt im BVWP-Entwurfsplan gibt es so hohe von vornherein in Kauf genommene Schäden.

Konkret: Der Bau der A20 und die dadurch induzierten Verkehre führen zu irreparablen Schäden an der Natur- und Artenvielfalt und dem ökologischen Wert insbesondere historischer Waldstandorte (Garnholter Büsche u.a.) und ausgedehnter Grünlandzonen sowie für die Wasserwirtschaft, das Klima und die Luft dieser Region, da diese eine der noch wenigen verkehrlich unzerschnittenen Räume in Deutschland ist. Der Bau der Autobahn A 20 schädigt wertvolle Biotoptypen, u.a. naturnahe Moore mit

feuchten bis nassen Standorten und verschiedene andere ökologisch hochwertige Biotope. Nach dem Bundes- und Niedersächsischen Naturschutzgesetz ist die Zerstörung dieser Biotope verboten.

Und auch die bisherige Planung für Ausgleichsflächen zur Kompensation der durch den Bau der A20 entstehenden Umweltschäden birgt weitere, bisher nicht angemessen berücksichtigte Umweltrisiken. Der ehemalige Standortübungsplatz Friedrichsfeld beispielsweise ist ein absoluter „Hotspot“ der biologischen Vielfalt. Seine in der Ausgleichsplanung vorgesehene Zerstörung widerspricht diametral dem Kabinettsbeschluss der Bundesregierung vom 07.11.2007 über die Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt. Diesen geplanten Verstoß gegen den Kabinettsbeschluss kritisiere ich scharf. Zudem müsste für diese Ausgleichsfläche eine neue Ausgleichsfläche geschaffen werden. Dies ist jedoch nicht Bestandteil der Bewertung im BVWP-Entwurf und des Planfeststellungsverfahrens. Damit kann der Ausgleich nicht sichergestellt werden. In der Folge ist die Maßnahme rechtswidrig. Zudem halte ich die Nutzen-Kosten-Rechnung für die Ausgleichsmaßnahme in Friedrichsfeld für falsch. Eine detaillierte Analyse ist nicht vorgelegt worden.

Die A 20-Trasse verläuft darüber hinaus im Planabschnitt 1 in unmittelbarer Nähe des Wasserschutzgebietes Nethen. Von der Autobahn würden zusätzliche Gefahren für das Grundwasser ausgehen (Schadstoffe aus Reifenabrieb, Taumitteln, Unfällen etc.). Dies widerspricht vollkommen dem Verschlechterungsverbot der europäischen Wasserrahmenrichtlinie und ist somit nicht genehmigungsfähig. Daneben wäre auch eine Gefährdung der Trinkwassergewinnung nicht auszuschließen, zumal die Forschung bezüglich der Freisetzung von Mikroplastik in Grund- und Oberflächenwasser durch Reifenabrieb erst ganz am Anfang steht (UBA 2015).

Auch aus wirtschaftlicher und landwirtschaftlicher Sicht ist dieses Projekt mit seinem hohen Flächenverbrauch bei minimalem Nutzen nicht zu rechtfertigen. Die A 20 würde in Niedersachsen ca 1000 ha Agrarfläche und zusätzlich noch einmal ca. doppelt so viel Kompensationsfläche verschlingen. Positive regionalökonomische Effekte durch Autobahnbau sind dagegen seit den 1980iger Jahren nicht mehr nachgewiesen worden. Noch 2013 konnten Wissenschaftler des Institutes für Verkehr und Raumforschung der Fachhochschule Erfurt keinen Zusammenhang zwischen dem Neubau von Autobahnen und dadurch angeregtem Wirtschaftswachstum nachweisen (vgl. Gather 2005, Gather und Kossok 2013). Das Gegenteil gilt jedoch insbesondere für ländliche Räume wie das Plangebiet der A20: Kaufkraft und Fachkräfte wandern nach Autobahnneubau in schneller erreichbare Oberzentren ab (Brain-Drain). Auch dieser Effekt ist für das Projekt A20 nicht in die Planung eingeflossen und muss somit bei der Überarbeitung nachgebessert werden.

Verkehrliche Alternativen wurden im Aufstellungsverfahren dagegen zwar hinreichend vorgeschlagen, nicht jedoch substantiell vergleichend geprüft. Hier seien nur einige aufgeführt: Verkehrsverlagerung auf die Schiene durch attraktivere Angebote im Personen- und Güterverkehr, LKW-Mauteinführung auf B 437, B 211, B 212; 2+1-Teilausbau von B211 und B437; ShortSeaShipping und/oder Bau eines Bahngleises durch eine Röhre des Wesertunnels für den Güterverkehr zwischen den Nordseehäfen mit Anschluss an bestehende Bahnstrecken westlich und östlich der Weser; Bau einiger weniger, wirklich entlastender Ortsumgehungen; Nutzung verkehrslenkender Maßnahmen. Eine immer wieder behauptete Entlastung der Verkehre von, nach und um Hamburg ist im übrigen durch eine A20 nicht zu erwarten, weil ihre Nutzung auf diesem Weg einen Umweg bedeuten würde.

A33-G10-NI

Auch das Projekt A33 erfüllt mit seinen für den Planfall prognostizierten 21.000 Fahrzeugen die von Alt-Verkehrsminister Ramsauer vorgegebene Mindest-Nutzerzahl von 40.000 Fahrzeugen/Tag, die einen Autobahn-Neubau rechtfertigen könnte, bei weitem nicht. Schon allein deshalb, aber ebenfalls wegen der hohen eingeplanten Belastungen für Mensch und Umwelt ist auch dieses Projekt abzulehnen, seine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf ist auch unter Priorisierungsgesichtspunkten nicht sachgerecht.

Keinesfalls akzeptabel ist zusätzlich, dass die Planungsbehörde für einen nur 9,4 km langen Autobahnbau durch einen Naturpark schwere Beeinträchtigungen für 3 wertvolle Naturschutz- und FFH-Gebiete in Kauf nehmen würde.

Die übrigen bereits gegen das Projekt A20 vorgebrachten Argumente bezüglich Klimaschutz und die Gefährdung eines Wasserschutzgebietes sind im analog auch für dieses Projekt vorzubringen.

Eine Entlastung der Bevölkerung in der Stadt Osnabrück sowie entlang der Plantrasse ist ebenso zu erwarten wie die verkehrliche Alternativlosigkeit eines solchen folgenschweren Neubaus darstellbar ist. Vielmehr können die zukünftigen Verkehrsströme durch den geplanten Ausbau der A1/des Lotter Kreuzes sowie durch Verkehrsverlagerung auf Schiene und Wasserstraßen sinnvoller und zukunftsfähiger bewältigt werden.

B 213 AS Meppen (A 31) - AS Cloppenburg (A 1)

Auch das Projekt B213/E233 ist in seinem verkehrlichen Nutzen und wegen seiner hohen Beeinträchtigung von Mensch und Umwelt komplett abzulehnen. Allein schon die Planzahl von 13.000 Fahrzeugen/Tag macht deutlich, dass ein vierspuriger, autobahnähnlicher Ausbau dieser Bundesstraße völlig überdimensioniert ist.

Wie schon bei den beiden vorher bewerteten Projekten gilt auch für dieses Projekt, dass einem minimalen Nutzen (NKV von 2,1) bei hohen Kosten (mindestens 719,1 Mio €) große Umweltschäden gegenüber stehen. Es handelt sich also wiederum um ein Projekt, das in einem rational priorisierten Bundesverkehrswegeplan nichts zu suchen hat.

Hohe zusätzliche Flächenverluste in einem intensivlandwirtschaftlich genutzten Gebiet, in dem sich schon ohne den Straßenausbau in den vergangenen Jahren die Pachtpreise in für viele Landwirte existenzbedrohenden Höhen entwickelt haben, sind für dieses Projekt ebenso wenig zu akzeptieren wie die mehrfache Zerschneidung von BfN-Kernräumen (Feuchtlebensräume) und eines FFH-Gebietes.

Und auch für die BewohnerInnen des Plangebietes werden selbst von den PlanerInnen des BVWP keine signifikanten innerörtlichen Entlastungen, die ggfs. zur Erhöhung der Lebensqualität führen könnten, erwartet.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass der hier vorliegende Entwurf eines BVWP 2030 den bei seiner Erarbeitung selbst aufgestellten Ansprüchen an Zukunftsfähigkeit und Nachvollziehbarkeit in keiner Weise gerecht wird. Die Nachhaltigkeitsziele im Sinne der Sustainable Development Goals (SDG) und der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie werden ebenso wenig berücksichtigt wie die internationalen Klimaschutzziele des Pariser Abkommens. Im Sinne einer kohärenten Politik der Bundesregierung unter Wahrung ihrer internationalen und nationalen Verpflichtungen darf dieser Plan nicht verabschiedet werden. Stattdessen ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nun in Zusammenarbeit mit dem gesamten Kabinett in der Pflicht, einen neuen Plan vorzulegen, der sich an der Idee modularer Mobilitätsketten, Verkehrsvermeidungsstrategien und dem Ziel der Verkehrsverlagerung hin zu dem jeweils spezifisch umwelt- und klimaschonendsten Verkehrsträger orientiert.

Westerstede, den 21. April 2016

Peter Meiwald
