



# Stellungnahme der NaturFreunde Deutschlands zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (Entwurf März 2016)

## **Autor\*innen:**

Uwe Hirsch, Mitglied im Bundesvorstand der NaturFreunde Deutschlands

Eckart Kuhlwein, Fachbereichsleiter Naturschutz, Umwelt und Sanfter Tourismus der NaturFreunde Deutschlands

Christine Eben, Bundesfachgruppenleiterin Natur- und Umweltschutz der NaturFreunde Deutschlands

## **Zuarbeit:**

Bundesfachbereich Naturschutz, Umwelt und Sanfter Tourismus der NaturFreunde Deutschlands (NUST)

Die NaturFreunde Deutschlands nehmen zu dem am 16.3.2016 vorgelegten Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) wie folgt Stellung:

## 1. Grundsatzkritik

„Der BVWP ist das wichtigste Steuerungsinstrument für die Verkehrsinfrastrukturplanung in der Zuständigkeit des Bundes.“<sup>1</sup> Die NaturFreunde Deutschlands erwarten deshalb von der Bundesregierung, dass sie ihrer Verpflichtung, den BVWP unter den der notwendigen Berücksichtigung einer volkswirtschaftlichen Betrachtung von Klimawirkungen und Umweltauswirkungen durch den BVWP 2030 aufzustellen, Rechnung trägt.

Dies ist mit dem im Umweltbericht festgestellten Nachweis für die geplanten „Neu- und Ausbauprojekte angesichts der prognostizierten Verkehrsmenge“<sup>2</sup> nicht ausreichend aufgezeigt worden. Auch kann dem vorgelegten BVWP 2030 keine ausreichende „Bewertung unter der Berücksichtigung von umwelt- und naturschutzfachlichen sowie raumordnerischen und städtebaulichen Gesichtspunkten aller erwogenen Investitionsprojekte“<sup>3</sup> bescheinigt werden. **Die NaturFreunde erwarten deshalb von der Bundesregierung, den BVWP 2030 grundlegend zu überarbeiten und den vorgelegten Entwurf zurückzuziehen.**

Auch für die „darüber hinausgehenden übrigen Investitionen (z.B. in Maßnahmen der Lärmsanierung oder Radwege in der Baulast des Bundes), die nicht Gegenstand des BVWP sind“<sup>4</sup>, erwarten die NaturFreunde Deutschlands bei der Vorlage eines überarbeiteten BVWP 2030, eine engere Verzahnung der verschiedenen Verkehrspläne der Bundesregierung.

Der vorgelegte Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) ist als zukunftsfähige Grundlage für die Sicherstellung der Mobilität in einer auf Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit ausgerichteten industriell hochentwickelten Gesellschaft nicht geeignet. Der BVWP 2030 ist nicht dazu geeignet, den Verkehrssektor in Deutschland in Richtung Nachhaltigkeit zu steuern, sondern verfestigt und fördert eine Verkehrsentwicklung, die mittel- und langfristig an Belastungs-, Tragfähigkeits- und Ressourcengrenzen stößt. Mit dem BVWP 2030 werden notwendige Weichenstellungen im Verkehrssektor verhindert.

Die Festlegung im BVWP 2030, dass „an vielen Stellen der Netze ... ein Bedarf für Aus- und Neubauvorhaben“<sup>5</sup> bestehe, teilen die NaturFreunde für den Bereich der Bundesfernstraßen ausdrücklich nicht. Die Behauptung, dass die „Ergebnisse der Netzanalysen und der Projektbewertungen“ klar machten, dass „auch künftig bei allen Verkehrsträgern ein hoher Bedarf für Aus- und Neubaumaßnahmen besteht“<sup>6</sup>, halten die NaturFreunde für falsch. Die analytische Grundlage, dass „privat wie beruflich die Menschen in Deutschland immer mehr

---

<sup>1</sup> Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMVI) , Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan (Umweltbericht), Stand: März 2016, S. 5.

<sup>2</sup> Umweltbericht, S. 5.

<sup>3</sup> Ebd., S. 5.

<sup>4</sup> Ebd., S. 6.

<sup>5</sup> BVWP 2030, S. II.

<sup>6</sup> Ebd., S. IV.

in Bewegung“<sup>7</sup> seien, ist mit einer klimaverantwortlichen Ausrichtung der Verkehrspolitik nicht zu vereinbaren. Auch wenn die Grundaussage, dass die Lebensentwürfe „mehr denn je auch ungehinderte Mobilität“ verlangten<sup>8</sup>, auf den ersten Blick zutrifft, hat diese Zunahme an Mobilität sehr häufig mit erzwungener Mobilität aufgrund der zunehmenden Zerstörung von regionalen Wirtschaftskreisläufen, einer ungezügelter Internationalisierung von Warenströmen, auch in Bereichen die nicht notwendig sind (z.B. Nahrungsmittel), und einer klimaschädlichen Zunahme von Fernreiseverkehren durch fehlende Internalisierung der entstehenden Kosten (Luftverkehr) zu tun. Eine zukunftsfähige Verkehrspolitik wird eine solche Entwicklung jedoch nicht fördern, sondern Mobilität klima- und umweltverträglich ermöglichen und gleichzeitig die umweltzerstörende These von „Mobilität als Standortfaktor“<sup>9</sup> infrage stellen.

Der Bundesverkehrswegeplan beschreibt eine rückwärtsgewandte Wirtschaftsentwicklung indem er auf eine Zunahme der „Verkehrsleistung im Personenverkehr bis zum Jahr 2030 im Vergleich zu 2010 um insgesamt 12,2 %“<sup>10</sup> und ein jährliches Wachstum des Personenverkehrs von 0,6 %<sup>11</sup> setzt. Dies hat mit einer Wirtschaftspolitik, die Klimagerechtigkeit und umweltpolitische Ziele berücksichtigt wenig zu tun. Bei der Transportleistung im Güterverkehr wird mit einer Zunahme um 38 Prozent<sup>12</sup> gerechnet. Die NaturFreunde halten solche Prognosen für fahrlässig, da sie dazu führen werden, das Deutschland im Verkehrsbereich die selbstgesteckten Klimaziele nicht erreichen wird. Durch die gleichzeitige Priorisierung des Ausbaus der Straßeninfrastruktur wird sich diese Tendenz weiter verschlechtern. Mit dem vorgelegten BVWP 2030 wird die weitere großflächige Versiegelung von wertvollen land- und forstwirtschaftlichen Flächen festgeschrieben und damit das wichtige Nachhaltigkeitsziel der Begrenzung der Flächenversiegelung nicht erreicht.

Durch seine einseitige Orientierung auf wachsende Verkehrsleistungen steht der BVWP 2030 zentralen Politikzielen der Bundesregierung entgegen und konterkariert damit die vom Verkehrssektor zu erbringenden Beiträge zur Erreichung der von der Bundesregierung beschlossenen Ziele:

- Im „Fahrplan für den Übergang zu einer wettbewerbsfähigen CO<sub>2</sub>-armen Wirtschaft bis 2050“ haben sich die Staaten der EU zu einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Industrienationen von 80 bis 95 Prozent bis zum Jahr 2050 verpflichtet.<sup>13</sup> Diese enthält ausdrücklich „die Verpflichtung, langfristige

---

<sup>7</sup> Ebd., S. 1.

<sup>8</sup> Ebd., S. 1.

<sup>9</sup> Ebd., S. 1.

<sup>10</sup> Ebd., S. II.

<sup>11</sup> Ebd., S. II.

<sup>12</sup> Ebd., S. II.

<sup>13</sup> Vgl. Europäische Kommission, Fahrplan für den Übergang zu einer wettbewerbsfähigen CO<sub>2</sub>-armen Wirtschaft bis 2050, KOM(2011) 112 endgültig., 8.3.2011, S.3.

Strategien für eine CO<sub>2</sub>-arme Entwicklung durchzuführen<sup>14</sup> und den „Übergang zu einer wettbewerbsfähigen CO<sub>2</sub>-armen Wirtschaft“<sup>15</sup> zu fördern.

- In den Klimaschutzziele der Bundesregierung, die auf der COP 21 in Paris vereinbart wurden, wurde unter anderem im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 eine Reduzierung der Emission von Treibhausgasen gegenüber 1990 um 40 Prozent bis 2020 und die Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes des Verkehrssektors um 7 bis 10 Millionen Tonnen formuliert.<sup>16</sup>
- In der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie wurde als „Ziel eine Flächeninanspruchnahme von maximal 30 Hektar am Tag im Jahr 2020“ festgeschrieben. Im Umweltbericht wird hier jedoch davon gesprochen, die „Flächeninanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsfläche in der BRD ist bis 2020 auf 30 ha/d zu reduzieren“<sup>17</sup>.

Im BVWP 2030 wird mit einer „weiterhin hohen Dynamik des internationalen Handels“<sup>18</sup> mit der Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs von 42 Prozent und des Transitverkehrs von 52 Prozent gerechnet<sup>19</sup>. Zwar erwartet die Prognose im Güterverkehr einen deutlicheren prozentualen Anstieg der Bahn um 42,9 Prozent bis zum Jahr 2030 (im Vergleich zu 2010) als auf der Straße, die im gleichen Zeitraum um 38,9 Prozent Verkehrsleistung zunimmt<sup>20</sup>, jedoch wird bei den Tonnenkilometern (TKM) auf der Straße mit einer Zunahme von 437,3 Milliarden TKM auf 607,4 Milliarden TKM<sup>21</sup> gerechnet, was einer absoluten Steigerung um 170,1 Milliarden TKM entspricht, während auf der Schiene lediglich eine Zunahme von 107,6 Milliarden TKM auf 153,7 Milliarden TKM<sup>22</sup> angenommen wird, was einer absoluten Steigerung um 46,1 Milliarden TKM entspricht. Für den Güterverkehr auf Binnenschiffen wird im Rahmen des Szenarios von einer Steigerung von 62,3 Milliarden TKM (2010) auf 76,5 Milliarden TKM, also um 14,2 Milliarden TKM, ausgegangen.<sup>23</sup> Die Bundesregierung legt damit einen BVWP vor, bei dem sie davon ausgeht, dass der Anteil der Schiene und der Schifffahrt gegenüber der Straße weiterhin deutlich zurückgehen wird. Alleine diese Erwartungen zeigen, dass der BVWP 2030 einer nachhaltigen Verkehrsplanung nicht gerecht wird. Die prognostizierte Entwicklung im Güterverkehr widerspricht den Aussagen der Bundesregierung im „Aktionsplan Güterverkehr Logistik“, in dem als Ziel festgehalten wurde, dass der „umweltverträgliche Schienengüterverkehr gestärkt und ein erheblicher Teil des

---

<sup>14</sup> Ebd.

<sup>15</sup> Ebd., S. 4.

<sup>16</sup> Vgl. Umweltbericht, S.119.

<sup>17</sup> Umweltbericht, S. 15.

<sup>18</sup> Ebd.

<sup>19</sup> Ebd.

<sup>20</sup> BVWP 2030, Tabelle 16: Entwicklung der Transportleistungen im Güterverkehr nach Verkehrsträgern, S. 54.

<sup>21</sup> Ebd.

<sup>22</sup> Ebd.

<sup>23</sup> Ebd.

Zuwachses des lang laufenden internationalen Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene verlagert werden“ soll.<sup>24</sup>

Auch für den Personenverkehr rechnet die Prognose trotz abnehmender Einwohner\*innenzahl mit einem Zuwachs der Personenkilometer (PKM) beim PKW-Verkehr bis zum Jahr 2030 um 9,9 Prozent (von 902,4 Milliarden PKM auf 991,8 Milliarden PKM) und einem deutlicheren prozentualen Zuwachs bei der Eisenbahn um 19,2 Prozent im gleichen Zeitraum (von 84,0 Milliarden PKM auf 100,1 Milliarden PKM.<sup>25</sup> Wesentlich moderater fällt die Entwicklung mit einer prozentualen Steigerung um 6 Prozent beim öffentlichen Straßenpersonenverkehr von 78,1 Milliarden PKM (2010) auf 82,8 Milliarden PKM (2030) aus.

#### – Exkurs Prognose Flugverkehr –

Dramatisch ist die Prognose für die Entwicklung des Luftverkehrs. Die Zunahme der PKM im Zeitraum 2010 bis 2030 um 64,8 Prozent von 52,8 Mrd. PKM auf 87,0 Mrd. PKM<sup>26</sup> ist eine klimapolitisch nicht zu vertretende Zukunftsplanung. Es ist zu erwarten, dass die Klimaauswirkungen durch den Luftverkehr in den nächsten Jahren die Auswirkungen des PKW-Verkehrs übersteigen werden. Wenn der Luftverkehr im gleichen Tempo weiterwächst, wird er sich bald zum Klimakiller Nr. 1 entwickelt haben. Schon heute werden in Deutschland viele Millionen Menschen in der direkten Flughafenumgebung während der Flugzeiten einem nicht akzeptablen Lärm ausgesetzt. Sie werden vor den Auswirkungen dieses gesundheitsschädlichen Lärms aber nicht ausreichend geschützt.

Lärm ist eine der Hauptursachen für Schlafstörungen und Krankheiten. Lärm kann Kinder in ihrer Entwicklung einschränken und terrorisiert weiträumig Bürgerinnen und Bürger. In Deutschland leiden fast 40 Prozent der Bevölkerung unter Fluglärm. Dadurch nimmt das Risiko für Herz-Kreislauferkrankungen und Herzinfarkt zu. Gerade bei Kindern im Umkreis von Flughäfen wurden Konzentrations- und Lernschwierigkeiten nachgewiesen.

Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik muss die Einschränkung von Flugbewegungen sein. Flugverkehr auf Kurzstrecken ist abzulehnen. Auch eine ständig zunehmende Verlagerung von Fracht auf den Luftverkehr ist aus ökologischen Gründen nicht akzeptabel.

Die NaturFreunde Deutschlands setzen sich für eine grundsätzlich neue Verkehrspolitik ein und fordern einen grundlegenden Wandel in der Verkehrspolitik, der mit einer Verkehrswende verbunden ist. Teil dieser Verkehrswende muss sein, dass die Verkehrspolitik nicht mit Prognosen, die auf ein „weiter so“ setzen, gemacht werden, sondern zu einer nachhaltigen und ökologischen Umsteuerung in der Verkehrspolitik kommen.

---

<sup>24</sup> Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Aktionsplan Güterverkehr und Logistik - nachhaltig und effizient in die Zukunft, November 2015, S. 9.

<sup>25</sup> BVWP 2030, Tabelle 17: Entwicklung der Verkehrsleistung im motorisierten Personenverkehr nach Verkehrsträgern, S. 55.

<sup>26</sup> Ebd.

Die NaturFreunde Deutschlands fordern die Bundesregierung auf, sich für folgende Ziele einzusetzen:

- ein europaweites Verbot von Kurzflügen unter 800 Kilometern;
- die deutliche Einschränkung der Versendung von Waren per Luftfracht;
- die Einführung einer Luftverkehrsabgabe, welche die realen sozial-ökologischen Kosten des Luftverkehrs widerspiegelt;
- eine europaweite Einführung von lärmabhängigen Start- und Landegebühren, die die Landung von lärmintensiven alten Maschinen auf europäischen Flughäfen unterbindet;
- ein generelles Nachflugverbot an allen Flughäfen weltweit;
- die Einführung einer Steuer auf Kerosin in allen europäischen Staaten; als ersten Schritt die Einführung einer Kerosinsteuer in Deutschland;
- die Beendigung des Ausbaus der europäischen Großflughäfen und eine generelle Umsteuerung in der Verkehrspolitik der Europäischen Union;
- den Abbau aller direkten und indirekten Subventionen für den Flugverkehr;
- die Aufhebung der Umsatzsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden Flugverkehr;
- eine deutliche Verschärfung der Grenzwerte für den Lärmschutz von Anwohnerinnen und Anwohnern von Flughäfen.

**– Ende Exkurs –**

Der BVWP 2030 setzt weiterhin auf Wirtschaftswachstum und zunehmenden Verkehr als „Voraussetzung für eine moderne Gesellschaft“<sup>27</sup>. Eine „Gleichsetzung ‚Wachstum = Fortschritt‘ ist nicht haltbar“.<sup>28</sup> Nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung muss von dem Ziel des Verkehrswachstums entkoppelt werden. Hierfür müssen jedoch die betriebswirtschaftlichen Notwendigkeiten einer volkswirtschaftlichen Gesamtbetrachtung gegenübergestellt werden, bei der ökologische und gesundheitspolitische Aspekte einen höheren Stellenwert bekommen. Der BVWP 2030 muss sich dabei als Teil einer integrierten Wirtschafts- und Infrastrukturplanung zur Sicherung der ökologischen Grundlagen, der Verminderung des Klimawandels und eines nachhaltigen Umbaus des Wirtschaftens verstehen. Dies ist im vorgelegten BVWP 2030 nicht ansatzweise zu sehen.

Der BVWP 2030 unternimmt keinerlei ernsthafte Bemühungen durch infrastrukturelle Weichenstellungen eine Verkehrswende zu unterstützen. Mit seiner Priorisierung des Straßenverkehrs wird er notwendigen Verlagerungen von Verkehrsströmen auf Schiene und

---

<sup>27</sup> Ebd., S. 1.

<sup>28</sup> Michael Müller, Demokratie in der Wachstumsfalle, S. 3, siehe: [www.inep-international.de/en/downloads/Wachstumsfalle.pdf](http://www.inep-international.de/en/downloads/Wachstumsfalle.pdf).

Wasser nicht gerecht. Das Ziel eines zukunftsfähigen Infrastrukturplanes muss aber darin bestehen, den „Verkehrssektor konsequent zu reformieren“<sup>29</sup> um Energieeinsparungen zu fördern und klimapolitische Weichenstellungen vorzunehmen.

Die Prioritätensetzung für die Investitionsmittel „um Engpässe aufzulösen, die Effizienz der Verkehrsabläufe zu verbessern und Erreichbarkeitsdefizite zu reduzieren“ in Höhe von 94,7 Milliarden Euro<sup>30</sup> stellen die NaturFreunde grundlegend infrage. Für den Aus- und Neubau sind insgesamt 51,6 Milliarden Euro für Bundesfernstraßen, 43,5 Milliarden Euro für die Schiene und lediglich 6,2 Milliarden Euro für Bundeswasserstraßen vorgesehen.

Bei den Mitteln für den Aus- und Neubau im BVWP 2030 für die Jahre 2016 bis 2030 liegt der Anteil der Straße bei 55,4 Prozent, was durchschnittlich 2,3 Milliarden Euro pro Jahr entspricht.<sup>31</sup> Mit diesen Mitteln sollen alleine auf den Autobahnen 1 700 Richtungskilometer „kapazitätsbedingte Engpässe abgebaut“ werden, während auf der Schiene „kapazitätsbedingte Engpässe auf einer Streckenlänge von ca. 700 Kilometer[n]“ abgebaut werden sollen.<sup>32</sup>

Die Ausgabenplanung von 15,9 Milliarden Euro für „laufende und fest disponierte Vorhaben“, 19,3 Milliarden Euro für „Neue Vorhaben VB/VB-E“ und 16,4 Milliarden Euro für „Aus- und Neubau ‚Schleppe‘“ für Bundesfernstraßen, sind grundlegend zu verringern. Aus diesen Mitteln in Höhe von insgesamt 51,6 Milliarden Euro<sup>33</sup> müssen mindestens 30 Milliarden für die Sanierung und den Ausbau von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes umgewidmet werden.

Weiteres vorrangiges Ziel des BVWP 2030 muss die Erhaltung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und eine Förderung einer nachhaltigen und ökologischen Mobilitätsstrategie sein. Die NaturFreunde fordern deshalb eine grundlegende Revision des BVWP 2030.

Elementare Notwendigkeiten des Klimaschutzes, des Umweltschutzes und des Lärmschutzes finden sich im BVWP 2030 nicht. Wenn im BVWP 2030 die Aussage getätigt wird, dass „die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur nicht in erster Linie eine Maßnahme des Natur- und Umweltschutzes“<sup>34</sup> darstelle, zeigt es die gesamte Ignoranz der bisherigen Planungen gegenüber allen bisherigen Vorschlägen von Natur- und Umweltverbänden für eine Weiterentwicklung des BVWP. Es ist mehr als fahrlässig und ignorant, wenn die herausragende Bedeutung des BVWP für eine grundlegende Verkehrswende und damit als ein wichtiger Beitrag für den Klima- und Umweltschutz infrage gestellt wird. Gleichzeitig ist

---

<sup>29</sup> Prof. Heiner Monheim, Verkehrspolitik neu ausrichten. Eine Abrechnung mit den Fehlentwicklungen deutscher Verkehrspolitik, in: DVWG 2011/2012, S. 12, siehe: <http://www.verkehrswendekonferenz.de/wp-content/uploads/2013/05/dwv-Monheim-verkehrspolitik.pdf>

<sup>30</sup> Ebd., S. IV.

<sup>31</sup> Ebd., S. V.

<sup>32</sup> Ebd., S. V.

<sup>33</sup> Ebd., S. 14.

<sup>34</sup> Ebd., S. 4.

den Autor\*innen für diesen sehr klaren und ehrlichen Satz zu danken, da es die völlig verfehlte Grundlinie des BVWP 2030 prägnant zusammenfasst.

Die NaturFreunde Deutschlands teilen die Auffassung des Umweltbundesamtes, dass „der Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) elf der zwölf im eigenen Umweltbericht gesetzten Ziele verfehlt.“<sup>35</sup> Der BVWP 2030 spart nur 0,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr ein<sup>36</sup>, was bei einer Verursachung durch den Verkehrssektor von rund 162 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr<sup>37</sup> bei weitem nicht ausreichend ist.

Mit diesem BVWP 2030 werden die beschlossenen klimapolitischen Zielsetzungen der Bundesregierung in keiner Weise gefördert. Auch die Nachhaltigkeitskriterien werden mit dem vorgelegten BVWP nicht erfüllt. Diese können nur durch eine deutliche Verringerung der Flächeninanspruchnahme und eine Reduktion von Emissionen, Lärm und Schadstoffen gefördert werden.

Die NaturFreunde fordern eine grundlegende Neukonzeption des Bundesverkehrswegeplans 2030 als integrativen Nationalen Mobilitätsplan, der Klimaschutz- und Umweltziele mit dem Thema Mobilitätsentwicklung und neue Mobilitätsansätze verbindet. Zentraler Bestandteil eines solchen Nationalen Mobilitätsplans muss die Einhaltung der klimapolitischen Ziele im Verkehrssektor sein. Bisher hat der Verkehrssektor dazu einen völlig unzureichenden Beitrag geleistet.

### **1.1. Verkehrsprognosen**

Auch wenn gegenüber früheren Plänen die Prognosen für den Verkehrszuwachs deutlich niedriger ausfallen, sind die Grundannahmen des BVWP 2030 falsch. Nicht Vermeidung von Verkehr durch eine Veränderung der wirtschaftlichen Grundbedingungen steht im Zentrum der Prognosen, sondern ein „weiter so“. Laut BVWP 2030 wird die Verkehrsleistung im Personenverkehr in Deutschland „bis zum Jahr 2030 im Vergleich zu 2010 um insgesamt 12,2 % zunehmen“.<sup>38</sup> Die Prognose geht von einem jährlichen Wachstum von 0,6 Prozent aus.<sup>39</sup> Bei den Transportleistungen im Güterverkehr soll bis 2030 das Wachstum sogar bei 38 Prozent liegen.<sup>40</sup>

Der vorgelegte BVWP 2030 geht in der Regel von der Grundprämisse aus, dass die einzelnen Verkehrsprojekte danach beurteilt werden, „inwieweit sie zum ‚Abfahren‘ des gestiegenen Bedarfs beitragen“.<sup>41</sup> Aufgrund dieser falschen Grundprognosen haben „mehr als die Hälfte aller Straßenprojekte einen positiven Umweltnutzen“ erhalten, da sie „Stau vermieden und

---

<sup>35</sup> Umweltbundesamt, Bundesverkehrswegeplan besteht eigene Umweltprüfung nicht, 25.04.2016, siehe: <https://www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/bundesverkehrswegeplan-besteht-eigene>

<sup>36</sup> Ebd.

<sup>37</sup> Ebd.

<sup>38</sup> BVWP 2030, S. 1.

<sup>39</sup> Ebd., S. 1.

<sup>40</sup> Ebd., S. 1.

<sup>41</sup> Gerit Schrammen, Bundesverkehrswegeplan 2030: erste Bewertung und Analyse, in: Besser verkehren: Verkehrspolitisches Zirkular, Ausgabe 9, Frühjahr 2016, Fraktion DIE LINKE im Bundestag, 06.04.2016, S. 15.



Menschen innerorts von Lärm entlastet werden“<sup>42</sup>. So geht der BVWP 2030 davon aus, dass bei einer Beseitigung der „kapazitätsbedingten Engpässe“ auf den Autobahnen „auf einer Streckenlänge von rd. 1.700 Richtungskilometern“ jährlich „mehr als 150 Mio. Fahrzeugstunden mit Verkehrsstillstand oder Stop-and-go-Verkehr vermieden werden“<sup>43</sup> könne.

Die NaturFreunde halten eine solche Herangehensweise für falsch und fordern, dass der BVWP 2030 die vorliegenden Studien zu den Auswirkungen der demografischen Entwicklung und der sich verändernden Arbeitswelt auf der Basis von klar definierten Umwelt- und Nachhaltigkeitszielen aktiver berücksichtigt.

Die Aufgabe einer Verkehrsplanung der Zukunft muss darin bestehen, Entwicklungspfade vorzuschlagen, die Personen- und Tonnenkilometer nicht immer mehr wachsen lassen, sondern notwendige Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und notwendige Verkehrsleistungen einer innovativen Industriegesellschaft durch eine grundlegende Verkehrswende, die im Zentrum die Vermeidung von Flächenzerstörungen, Ressourcenverbrauch und Schadstoffausstoß hat, zu erreichen. Die NaturFreunde halten die im BVWP 2030 als Grundlage genutzten Verkehrsprognosen für nicht geeignet, einen solchen Weg zu beschreiben.

## **1.2. Strategische Umweltprüfung (SUP)**

Auch wenn die „Methodik für die Strategische Umweltprüfung zum BVWP das Ergebnis eines mehrjährigen Methodenentwicklungsprozesses“<sup>44</sup> ist, halten die NaturFreunde den erreichten Stand, trotz Fortschritten die positiv zur Kenntnis genommen werden, noch für nicht ausreichend.

Die Feststellung im BVWP 2030, dass die „Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligungen zum BVWP ... die gesetzlichen Anforderungen der Strategischen Umweltprüfung (SUP)“ erfüllen, mag formal stimmen, realen Anforderungen an eine Strategische Umweltprüfung halten die Ergebnisse jedoch nicht Stand. Der vorgelegte BVWP 2030 hat das „Ziel, ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen“<sup>45</sup> in keiner Weise erreicht. Die Umsetzung des BVWP 2030 wird der Anforderung zur Durchsetzung von ökologischen und innovativen Mobilitätskonzepten in keiner Weise gerecht. Die Kritik des BUND an der Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplanes 2015 trifft auch auf den BVWP 2030 zu. Er setzt „Mobilität immer noch mit „Verkehrsaufwand“, der faktisch aus wachsenden Entfernungen resultiert,

---

<sup>42</sup> Ebd., S. 15.

<sup>43</sup> BVWP 2030, S. 16.

<sup>44</sup> Umweltbericht, S. 8.

<sup>45</sup> Ebd., S. III.

gleich, anstatt Mobilität auf kurzen Wegen zu ermöglichen.“<sup>46</sup> Wir schließen uns dieser Einschätzung ausdrücklich an.

### **1.3. Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung**

Auch die sogenannte „Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung“, in der sich die Verbände und Bürger\*innen innerhalb von sechs Wochen zum vorliegenden BVWP-Entwurf äußern können, ist von einer wirklichen Bürger\*innenbeteiligung weit entfernt. Der Zeitraum für die Beteiligung ist wesentlich zu kurz und unzureichende Unterlagen schränken eine wirkliche Bürger\*innenbeteiligung ein.

Die NaturFreunde fordern deshalb, die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung auf mindestens 6 Monate zu verlängern und alle grundlegenden Studien und Gutachten, die im Rahmen der Vorprüfung und Optimierung der Projekte erstellt wurden und im BVWP 2030 zugrunde gelegt wurden, der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen.

### **1.4. Umweltauswirkungen BVWP 2030**

Die NaturFreunde erwarten von einem BVWP, dass er auf der einen Seite die Chancen der Mobilität für die Menschen und die Gesellschaft, auf der anderen Seite, aber auch den Schutz von Umwelt, Natur und Klima intensiv beleuchtet. In dem vorliegenden BVWP und dem Umweltbericht wird dies nicht ausreichend geleistet. Das Ziel, durch den BVWP eine mögliche „Begrenzung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen durch flächige Inanspruchnahme, Querung und Zerschneidung sowie in der Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen (insb. CO<sub>2</sub>)“<sup>47</sup> zu erreichen wurden durch die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht erfüllt. Vielmehr verbraucht der vorgeschlagene Maßnahmenkatalog viel zu viele natürliche Ressourcen, verfehlt die Klimaziele und zerstört bei weitem zu viel natürliche Landschaft.

Ziel einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik muss eine grundlegende Neuausrichtung der Verkehrspolitik in Deutschland sein. Auch der BVWP 2030 ist geprägt von einer weitgehenden Ausblendung des Ressourcen- und Klimaschutzes und einer Sicherung der natürlichen Lebensräume. Weiter setzt der BVWP auf den Ausbau von Verkehrsachsen und eine weitere Verdichtung des vorhandenen Verkehrsnetzes. Dies bringt eine immer mehr zunehmende Zerstörung von natürlichen Lebensräumen und eine immer mehr zunehmende Fragmentierung von natürlichen Landschaften mit sich. Weitgehend werden auch die Folgen der Priorisierung von Straßeninfrastruktur für den fortschreitenden Klimawandel unberücksichtigt gelassen.

Notwendig ist eine ambitionierte Umsetzung des Aktionsprogramms Klimaschutz im Verkehrssektor. Das Umweltbundesamt weist völlig zu recht darauf hin, dass der

---

<sup>46</sup> BUND, Neue Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplans 2015. Kritik und Alternativen zum Entwurf des Bundesverkehrsministeriums, 26.02.2013, S. 1.

<sup>47</sup> Umweltbericht, S. 14.

Verkehrssektor „der einzige Sektor ist, der seine Emissionen seit 1990 nicht mindern konnte, weil immer mehr Güter auf der Straße transportiert werden und durch den Trend zu mehr PS und schwereren Fahrzeugen, haben die sparsameren Motoren dem Klimaschutz wenig genützt“<sup>48</sup>. Nachdrücklich fordert das Umweltbundesamt, „mehr Gütertransport von der Straße auf die Schiene und das Schiff zu verlegen“<sup>49</sup>. Diese Forderung wird im BVWP 2030 jedoch in keiner Weise umgesetzt.

Von den Treibhausgasen, die im Bereich Verkehr entstanden sind, wurden 95 Prozent durch den Straßenverkehr verursacht.<sup>50</sup> Auch bei den Stickstoffoxid-Emissionen ist der Verkehrsbereich mit einem Emissionsanteil von 40,7 Prozent weiterhin mit Abstand der größte Verursacher.<sup>51</sup> Deshalb muss hier dringend gehandelt werden. Der BVWP 2030 geht hier jedoch einen falschen Weg. Er sieht Einsparpotentiale bei den Luftschadstoffen und Treibhausgasen durch den Neubau von Straßen.

Die grundlegende Feststellung im BVWP 2030, dass im Zuge der Realisierung von BVWP-Projekten „nicht nur Stauzeiten, sondern auch der Ausstoß von Schadstoffen und Treibhausgasen reduziert“<sup>52</sup> werden, verschleiert die realen Auswirkungen der Planungen. Insgesamt ist der BVWP der Steigerung des gesellschaftlichen Wohlstandes nicht förderlich, sondern führt im Gegenteil dazu, dass sich seine Auswirkungen auf die Gesundheit, die Umwelt und das Klima „lebensfeindlich“ auswirken.<sup>53</sup> So wurden im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analysen der einzelnen Projekte vor allem die „Faktoren Lärm, Luftschadstoffe und CO<sub>2</sub>-Emissionen“<sup>54</sup> monetarisiert, wobei bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen vor allem angebliche Einsparungen durch wegfallende Stauzeiten bewertet wurden.

Auch wurden in einer dreistufigen ordinalen Skala die umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilungen vorgenommen, in der die Projekte in geringe, mittlere oder hohe Umweltbetroffenheit eingeteilt werden.<sup>55</sup> In dieser Nutzen-Kosten-Analyse fallen jedoch mögliche Verkehrssteigerungen durch den Bau von neuen Straßen nicht ausreichend ins Gewicht. Würden kritische Studien in diesem Bereich berücksichtigt, wären die Nutzen-Kosten-Analysen für den Neu- und Ausbau von Straßen deutlich negativer ausgefallen. Die NaturFreunde fordern deshalb von der Bundesregierung, hier eine grundlegende Überarbeitung der Nutzen-Kosten-Analysen für die monetäre Bewertung von Aus- und Neubaustrecken vorzunehmen. Deutlich stärker müssen die volkswirtschaftlichen Folgen von

---

<sup>48</sup> Umweltbundesamt, Daten zur Umwelt zeigen: Verkehr beim Klimaschutz noch nicht auf Kurs, 04.08.2015, siehe: <https://www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/daten-zur-umwelt-zeigen-verkehr-beim-klimaschutz>

<sup>49</sup> Ebd.

<sup>50</sup> Umweltbundesamt, Umwelttrends in Deutschland: Daten zur Umwelt 2015, S. 13.

<sup>51</sup> Ebd., S. 61.

<sup>52</sup> BVWP 2030, S. 23

<sup>53</sup> Sabine Leidig, Es gibt nicht zu wenige Straßen, sondern zu viel Verkehr: Nein zu diesem Bundesverkehrswegeplan, in: Besser verkehren: Verkehrspolitisches Zirkular, Ausgabe 9, Frühjahr 2016, Fraktion DIE LINKE im Bundestag, 06.04.2016, S. 13.

<sup>54</sup> BVWP 2030, S. 62.

<sup>55</sup> Ebd., S. 62

zunehmendem Verkehr in die Berechnungen einfließen, und die Auswirkungen auf den Klimawandel und seine volkswirtschaftlichen Folgen zum Beispiel in den Bereichen der Gesundheit, Küstenschutz oder der Zerstörung von Lebensräumen aktiver einbezogen werden.

Zwar weist der BVWP 2030 darauf hin, dass die Vorhaben „teilweise auch zusätzlichen Verkehr“ induzieren und durch die Möglichkeit der höheren Reisegeschwindigkeiten nach dem Ausbau der Verkehrsträger zusätzliche Emissionen verursachen.<sup>56</sup> Aus dieser Tatsache zieht der BVWP jedoch keinerlei Schlussfolgerungen, sondern nimmt im Zuge des „größer, schneller, weiter“ diese negativen Auswirkungen auf die Umwelt einfach hin.

Im BVWP 2030 wird davon ausgegangen, dass „mit den Projekten des VB/VB-E [vordringlichen Bedarfs] aller drei Verkehrsträger lediglich 300 Millionen € positive volkswirtschaftliche Nutzen mit gesenkten CO<sub>2</sub>-Emissionen verbunden“<sup>57</sup> seien. Diese Minderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen wird jedoch nur durch die rechnerische Berücksichtigung des angenommenen Wegfall von Stauzeiten erreicht. Heiner Monheim weist zu Recht darauf hin, dass es in der Realität jedoch folgenden Grundeffekt gibt: „Je mehr Straßen wir bauen, desto mehr Stau haben wir“.<sup>58</sup> Weiter führt er aus, dass „der Weg aus dem fossilen Zeitalter ganz bestimmt nicht über den sechsspurigen Ausbau von Autobahnen“ führe.<sup>59</sup> Die Studie „The Fundamental Law of Road Congestion“<sup>60</sup> benennt zurecht die Tatsache, dass sich mit dem Ausbau des Straßennetz auch das Fahrverhalten der Menschen ändere. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass ein Ausbau des Straßennetzes um ein Prozent in einer Region dazu führt, dass der Autoverkehr dort um ein Prozent zunimmt“<sup>61</sup>.

Auch Heinrich Monheim weist auf diese Tatsache hin und ergänzt zum Güterverkehr, dass Investoren ebenfalls auf neue Straßen reagieren und das „Wirtschaften mit dem Ausbau des Straßensystems immer entfernungsintensiver“<sup>62</sup> werde.

Wenn im BVWP 2030 behauptet wird, dass im Fokus des Bewertungsmoduls vor allem die Frage stehe, „ob und in welchem Maße schutzwürdige Flächen, die wie Natura 2000-Gebiete und Naturschutzvorrangflächen eine besondere Bedeutung haben oder empfindlich gegenüber Eingriffen durch Verkehrsinfrastrukturvorhaben sind, durch die untersuchten Verkehrsprojekte von Flächeninanspruchnahme, Zerschneidungswirkungen oder

---

<sup>56</sup> BVWP 2030, S. 23.

<sup>57</sup> Ebd., S. 23.

<sup>58</sup> Heiner Monheim, Verkehrsforscher: "Wir brauchen eine Verkehrswende", in: General-Anzeiger, 9.11.2015, siehe: <http://www.general-anzeiger-bonn.de/bonn/stadt-bonn/Verkehrsforscher-Wir-brauchen-eine-Verkehrswende-article1760574.html>

<sup>59</sup> Ebd.

<sup>60</sup> Gilles Duranton/Matthew A. Turner, The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US cities, Working Paper 370, 08.09.2009

<sup>61</sup> Olaf Storbeck, Warum Straßenbau kein Mittel gegen Staus ist, Handelsblatt, 12.10.2009, siehe: <http://www.handelsblatt.com/politik/konjunktur/oekonomie/wissenswert/verkehrsoekonomen-warum-strassenbau-kein-mittel-gegen-staus-ist/3279058.html>

<sup>62</sup> Monheim, a.a.O.

Durchfahrungen betroffen wären“<sup>63</sup> geschützt würden, ist dies in den Nutzen-Kosten-Analysen nicht real beachtet worden. Zwar werden mit der Festlegung von Bewertungspunkten die Auswirkungen von neuer Verkehrsinfrastruktur in drei Bewertungsklassen „Hohe Umweltbetroffenheit“, „Mittlere Umweltbetroffenheit“ und „Geringe Umweltbetroffenheit“ eingeteilt<sup>64</sup>, die vergebenen Bewertungspunkte in die Gesamtbewertung für die Einstufung eines Projektes jedoch bei weitem zu niedrig einbezogen. Würde den Umwelt- und Naturschutzaspekten höhere Bewertungsrelevanz eingeräumt, wären ein großer Teil der Neuplanungen für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen negativ eingeschätzt worden. Die NaturFreunde fordern deshalb, für die Überarbeitung des BVWP 2030 eine grundlegende Neujustierung der Bewertungskriterien vorzunehmen, bei der den Umwelt- und Naturschutzauswirkungen und den Auswirkungen auf das Klima deutlich höhere Relevanz eingeräumt werden.

Die Behauptung, dass bei den nicht-monetarisierten Umweltwirkungen (zum Beispiel Flächenverbrauch, Zerschneidung etc.) „bei der Aufstellung des Plans auf möglichst geringe Beeinträchtigungen geachtet“ worden sei, ist nicht nachvollziehbar. Der vorgelegte BVWP ist vielmehr eine Flächenverbrauchs- und Zerschneidungsplan. Er führt dazu, dass weiterhin riesige Flächen für eine falsche Verkehrspolitik zerstört, wertvolle Naturregionen zerschnitten und vermeidbare Umweltbelastungen nicht verhindert werden. Wenn dann von Seiten der Bundesregierung damit argumentiert wird, dass „lediglich bei ca. 150 der BVWP-Projekte des VB [Vordringlichen Bedarfs] eine hohe Umweltbetroffenheit festgestellt“<sup>65</sup> worden sei, ist das nicht akzeptabel. Mit 19 Prozent der Flächen, die im Bereich der Verkehrsplanungen eine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen, ist dieser BVWP mit den ökologischen Notwendigkeiten für die Gestaltung einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik nicht zu vereinbaren.

In der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich die Bundesregierung verpflichtet, den Anteil der erneuerbaren Energien am Primärenergieverbrauch bis 2020 um 10 Prozent zu steigern und bei den Treibhaus-Gas-Emissionen eine Verminderung um 40 Prozent bis 2020 zu erreichen.<sup>66</sup> Weiterhin verfolgt die Bundesregierung das Ziel, im Rahmen der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt, das Siedlungs- und Verkehrsflächenwachstum in Deutschland auf 30 Hektar pro Tag zu begrenzen.<sup>67</sup> Wenn die Bundesregierung darauf hinweist, dass die „jährliche Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsflächen bei 70,5 Hektar

---

<sup>63</sup> BVWP 2030, S. 62.

<sup>64</sup> Ebd., Tabelle 20: Bewertungspunkte je Ergebnisklasse, aufgeteilt nach Gewichtung der Kriterien, S. 64.

<sup>65</sup> Ebd., S. 24.

<sup>66</sup> Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Nationale Nachhaltigkeitsstrategie: Perspektiven für Deutschland, siehe: <http://www.bmub.bund.de/themen/strategien-bilanzen-gesetze/nachhaltige-entwicklung/strategie-und-umsetzung/nachhaltigkeitsstrategie/>

pro Tag“ lag und davon 18,5 Hektar pro Tag auf die Verkehrsflächen entfielen<sup>68</sup>, zeigt das die Relevanz einer ressourcen- und landschaftsschonenden Verkehrspolitik.

Weiter im BVWP 2030: „Durch die VB- und VB-E-Projekte des BVWP 2030 wird insgesamt eine zusätzliche Neuinanspruchnahme von 15.792 Hektar verursacht. Bezogen auf die Gültigkeitsdauer des BVWP ergibt sich eine zu erwartende Flächeninanspruchnahme durch die BVWP-Verkehrsprojekte von 2,83 Hektar /Tag. Dies entspricht einem prozentualen Anteil von etwa 9 Prozent des Nachhaltigkeitszielwertes von 30 Hektar/Tag.“<sup>69</sup> Da sowohl das 30-Hektar-Ziel noch immer zu hoch angesetzt ist, und das Ziel sein muss, keine neuen Flächen mehr zu versiegeln, sind die prognostizierten 2,83 Hektor/Tag Flächenverbrauch durch die Planungen im BVWP 2030 nicht akzeptabel.

Auch das von der Bundesregierung selbst formulierte Ziel, „den bestehenden Anteil unzerschnittener Räume zu erhalten“ wird durch die vordringlichen Vorhaben des BVWP 2030 (inkl. VB-E) nicht eingehalten. Laut Bundesregierung werden durch die derzeitigen Planungen weitere 1949 km unzerschnittenen Großräumen durchschnitten.<sup>70</sup> Die angedachten Tierquerungshilfen sind zwar ein begrüßenswerter Schritt im Rahmen der Planungen, jedoch sind dies wesentlich zu wenig, da durch die Planungen lediglich „26 Lebensraumnetzwerke im Zuge von Ausbauvorhaben Straße wiedervernetzt werden“<sup>71</sup>. Die NaturFreunde Deutschlands fordern, dass Nationalparke, unzerschnittene Räume und Natura-2000-Gebiete grundsätzlich nicht durch den Neu- oder Ausbau von Straßen betroffen sein dürfen.

Die NaturFreunde treten dafür ein, dass der Neu- und Ausbau von Straßen grundlegend neu geprüft wird und auf einen behutsamen Ausbau für absolut notwendige Engpässe beschränkt wird. Grundsätzlich muss der Grundsatz „Erhalt von Neubau“ umgesetzt werden. Dieser Grundsatz muss auch für den Schienenverkehr beachtet werden.

Hochgeschwindigkeitskorridore und die Schaffung eines Kernnetzes zwischen den Ballungsräumen, bei gleichzeitiger Abhängung immer größerer Teile der ländlichen Räume, lehnen die NaturFreunde ab.

Die NaturFreunde erwarten, dass zur Verkehrsvermeidung auch die Umsetzung innovativer Konzepte, wie zum Beispiel Car-Sharing, mehr als bisher zur Verminderung von motorisiertem Individualverkehr berücksichtigt werden.

### **1.5. Nutzen-Kosten-Analyse**

Zentrales „Bewertungsmodul des BVWP 2030 stellt die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle in Geldeinheiten darstellbaren positiven und

---

<sup>67</sup> BVWP 2030, S. 24.

<sup>68</sup> Ebd., S. 24.

<sup>69</sup> Ebd., S. 24.

<sup>70</sup> Ebd., S. 24.

<sup>71</sup> Ebd., S. 24.

negativen Projektauswirkungen gegenüberstellt“<sup>72</sup>. Für das Ergebnis der NKA sind „hierbei die Investitionskosten der zu bewertenden Vorhaben von zentrale Bedeutung.“<sup>73</sup> Die NaturFreunde unterstützen die aus der Wissenschaft vorgetragene Kritik an der Methode der Nutzen-Kosten-Analyse als eine Grundlage für die Erstellung des BVWP 2030. Zwar wurden viele Einzelprojekte nach einem einheitlichen Verfahren bewertet, „die Wirkungen auf die Funktionstüchtigkeit des Gesamtverkehrssystems (zum Beispiel Engpassbeseitigung, Erhöhung der Zuverlässigkeit) wie auch die gesamthaften Umweltwirkungen (Reduktionsziel CO<sub>2</sub>)“<sup>74</sup> werden jedoch nicht ausreichend berücksichtigt. Dadurch führen die Ergebnisse „zu einer Fragmentierung der Investitionstätigkeit im Verkehrsnetz“<sup>75</sup> und aufgrund der gewählten Methode zu einem vermeintlichen Nutzenvorteil beim Ausbau von Straßeninfrastruktur.

Bei der Gesamtplanwirkung der Investitionen im Bereich der CO<sub>2</sub>-Emissionen geht der BVWP 2030 bei den ausgewählten Projekten im Bereich der Straße von einem negativen Beitrag von ca. 3 Milliarden Euro, im Bereich der Schiene von einem positiven Beitrag von 2,2 Milliarden Euro und bei den Wasserstraßen von einem positiven Beitrag von 1,1 Milliarden Euro aus.<sup>76</sup> Aufgrund der Bevorzugung der Straße gegenüber den umwelt- und klimaverträglicheren Alternativen Schiene und Wasser, wird bei den Gesamtinvestitionen lediglich von einer Minderung von 0,4 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr<sup>77</sup> ausgegangen. Um die im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020<sup>78</sup> für den Verkehrssektor beschlossenen Maßnahmen umzusetzen, müssten die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 7 bis 10 Millionen Tonnen pro Jahr<sup>79</sup> verringert werden. Für den Verkehrsinfrastrukturbereich bedeutet dies konkret, dass das Einsparpotential für CO<sub>2</sub>-Emissionen mindestens um den Faktor 10 erhöht werden muss. Das Umweltbundesamt stellt fest, dass bei einer „ambitionierten Ausgestaltung des Bundesverkehrswegeplans alleine durch Verkehrsverlagerungen im Individual- und Straßengüterverkehr auf der Straße fünf bis zehn Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr eingespart werden“ könnten. Mittelfristig (bis 2020) und langfristig (bis 2030) schlägt das Umweltbundesamt ausdrücklich „verkehrsvermeidende planerische Maßnahmen“ vor.<sup>80</sup>

Dagegen wird im BVWP 2030 darauf hingewiesen, dass der in der „Verkehrsprognose 2030 prognostizierte[n] CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Verkehrs für 2030 in Deutschland in Höhe von vsl. ca. 190 Mio. Tonnen [...] der Beitrag aus dem BVWP 2030 eher gering“<sup>81</sup> ist. Diese Aussage ist

---

<sup>72</sup> Ebd., S. 59.

<sup>73</sup> Ebd., S. 60.

<sup>74</sup> Vgl. Prof. Dr. Klaus J. Beckmann/Anne Klein-Hitpaß/Prof. Dr. Werner Rothengatter, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin, Im Auftrag des Umweltbundesamtes, Grundkonzeption einer nachhaltigen Bundesverkehrswegeplanung, Oktober 2012, S. 12.

<sup>75</sup> Ebd.

<sup>76</sup> BVWP 2030, S. 23f.

<sup>77</sup> Ebd., S. 24.

<sup>78</sup> Vgl. BMVI, Aktionsprogramm Klimaschutz 2020, 3. Dezember 2014 (Kabinettsbeschluss).

<sup>79</sup> Ebd., S. 46.

<sup>80</sup> Umweltbundesamt, Schadstoffminderung und Energieeinsparung im Verkehr, März 2010, S.3.

<sup>81</sup> Ebd., S. 24.

falsch. Falsch ist auch die Behauptung, dass der „Einfluss von Erhalt und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur im Bemühen um deutliche Reduktionen von Treibhausgasen ... daher sehr begrenzt“ sei. Das Umweltbundesamt weist darauf hin, dass „rund 17,5 % (15 bis 20 %) des gesamten Verkehrswachstums auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zurückzuführen sind“<sup>82</sup> und dabei „die Hälfte des Verkehrswachstums durch Straßenbau direkt erzeugt“<sup>83</sup> wird. Die Bundesregierung negiert dagegen die Möglichkeiten einer Verkehrswende hin zu einem klima- und umweltverträglichen Mobilitätskonzept. Die Reduktionsmenge von CO<sub>2</sub> ist im BVWP 2030 jedoch nur deshalb so gering, weil eine Politik des Verkehrswachstums und eine Bevorzugung der Straße in dem BVWP festgeschrieben werden.

Die Nutzen-Kosten-Analysen, die dem BVWP 2030 zugrunde liegen gehen davon aus, dass „vor allem positive volkswirtschaftliche Wirkungen“ für die Nutzer der Bundesverkehrswege erzielt werden könnten, die „insbesondere auf eingesparten Betriebs- und Transportkosten im Güterverkehr und Personenverkehr, aus Transportzeitnutzen der Ladung, aus der Verbesserung der Zuverlässigkeit sowie aus Reisezeiten im gewerblichen und nicht-gewerblichen Personenverkehr“ in Höhe von 82 Milliarden Euro für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser erreicht werden könnten.<sup>84</sup> Diese Zahlen beruhen jedoch auf falschen Grundannahmen der Verkehrsprognosen und der fehlenden Berücksichtigung von Verlagerungsmöglichkeiten von Mobilität von der Straße auf die Schiene.

Die im Rahmen der Kosten-Nutzen-Analyse angenommene Verminderung des Verkehrslärms für die Bevölkerung ist nicht plausibel. Zwar gehen die Prognosen im BVWP 2030 davon aus, dass beim Bau von Ortsumfahrungen viele Anwohner von Innerortsstraßen vom Lärm entlastet werden<sup>85</sup>, sie berücksichtigen jedoch in keiner Weise, dass durch neue Straßen der Verkehr insgesamt zunehmen wird. Deshalb sind die positiven Lärmwirkungen in der Nutzen-Kosten-Analyse, die von einem Nutzen aus Lärmreduktion für Menschen von insgesamt ca. 3 Milliarden Euro ausgehen<sup>86</sup>, grundlegend anzuzweifeln. Auch die realen Entlastungswirkungen für die Menschen durch die Neu- und Ausbauprojekte, bei denen der BVWP 2030 für 2 Millionen Einwohner spürbare Entlastungen<sup>87</sup> erwartet, sind nicht plausibel. Die NaturFreunde bezweifeln die angenommene positive Gesamtwirkung durch die Projekte des VB/VB-E grundlegend und erwarten eine Neuberechnung der Auswirkungen im Bereich der Lärmbetroffenheit für die Menschen unter Einbeziehung von Gutachten, die die Zunahme von Verkehr durch neue Straßen berücksichtigen.

Die NaturFreunde erwarten, dass die Nutzen-Kosten-Analyse die dem BVWP 2030 zugrunde gelegt wurde, grundsätzlich überarbeitet wird und bei einer zukünftigen Nutzen-Kosten-Analyse auch Gutachten berücksichtigt werden, die Mehrverkehre aufgrund des Neubaus

---

<sup>82</sup> Ebd., S. 23.

<sup>83</sup> Ebd.

<sup>84</sup> BVWP 2030, S. 16.

<sup>85</sup> Ebd., S. 24.

<sup>86</sup> Ebd., S. 24.

<sup>87</sup> Ebd., S. 24.



von Straßen einbeziehen und die Auswirkungen einer bundesweiten Einführung von Tempobeschränkungen auf Autobahnen berücksichtigen.

**Die NaturFreunde Deutschlands fordern:**

- **Die Öffentlichkeitsbeteiligung für den BVWP 2030 auf 6 Monate zu verlängern.**
- **Den vorgelegten BVWP 2030 zurückzuziehen und durch einen Nationalen Mobilitätsplan mit den Zielen der Ressourcenschonung, des minimalen Flächenverbrauchs, Nachhaltigkeit und der Klimagerechtigkeit neu zu erarbeiten.**
- **Die Aussetzung aller Neubauprojekte im Bereich der Bundesfernstraßen bis die notwendigen Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen in die bestehenden Bundesfernstraßen und Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes vorgenommen wurden.**
- **Die Erhöhung der Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen für die Schienenwege des Bundes auf mindestens 6 Milliarden Euro jährlich.**
- **Die Umwidmung von mindestens 30 Milliarden Euro aus dem BVWP 2030 im Bereich des Aus- und Neubaus von Bundesfernstraßen in den Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur.**
- **Stopp aller Planungen für Public-Private-Partnership-Projekte im BVWP 2030.**

**1.6. Einschätzung der Mittelverteilung zwischen den Verkehrsträgern aufgrund der zugrunde gelegten Investitionsszenarien**

Grundlage der Verteilung der finanziellen Investitionsmittel auf die drei Verkehrsträger waren im BVWP 2030 „strategische Gesichtspunkte, die aufgrund von alternativen Investitionsszenarien gebildet und hinsichtlich ihrer Gesamtplanwirkungen untersucht“<sup>88</sup> wurden. Die dabei zugrunde gelegten Szenarien 1 (Verkehrsleistung), 2 (Status Quo) und 3 (Stärkung Schiene/Wasserstraße) sind in ihrer Monetarisierung nicht sinnvoll. Das Szenario 1 orientiert sich an der Verkehrsleistung der Verkehrsträger in Deutschland.<sup>89</sup> Es kommt aufgrund der aktuellen Verkehrsleistung auf der Straße sowohl im Personenverkehr (87 Prozent der Personenkilometer 2014) als auch im Güterverkehr (71 Prozent der Tonnenkilometer 2014)<sup>90</sup> zu einer „straßenorientierten Mittelverteilung“<sup>91</sup>. Szenario 2 schreibt die Verteilung der Neubaumittel wie im Bundeshaushalt 2016 fort.<sup>92</sup> Szenario 3 orientiert sich nach Aussage der Bundesregierung „an der Nachhaltigkeitsstrategie, die eine Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger als Ziel formuliert hat“<sup>93</sup>.

---

<sup>88</sup> BVWP 2030, S. 32.

<sup>89</sup> Ebd., S. 32.

<sup>90</sup> Ebd., S. 33.

<sup>91</sup> Ebd.

<sup>92</sup> Ebd.

<sup>93</sup> Ebd.

Deshalb wurde in diesem Szenario eine „Verstärkung der Investitionen in Schiene und Wasserstraße vorgesehen“<sup>94</sup>.

Würde die Bundesregierung die Nachhaltigkeitsstrategie mehr in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik stellen, hätten die Auswahlkriterien für den BVWP 2030 das Szenario 3 automatisch favorisieren müssen. Dies ist jedoch nicht geschehen. Vielmehr hat sich die Bundesregierung durch festgelegte Prämissen und theoretisch auf den Straßenverkehr zugeschnittene Nutzen-Kosten-Analysen, für die Priorisierung des Straßenverkehrsinfrastrukturausbaus entschieden.

Szenario 1, das sich an der Verkehrsleistung der Verkehrsträger in Deutschland orientieren soll, geht davon aus, dass der „monetarisierter Umweltnutzen“ bei -2.545 Millionen Euro Barwert<sup>95</sup> läge, wobei unterstellt wird, dass dieses Straßenbauszenario einen positiven Nutzen aus Lärminderung von 1.992 Millionen Euro Barwert bringen würde. Im Szenario 3 (Stärkung Schiene/Wasserstraße) wird ein monetarisierter Umweltnutzen von 5.966 Millionen Euro Barwert angenommen, der zwar durch einen deutlich positiveren Nutzen aus CO<sub>2</sub>-Änderungen (-4.478 Millionen Euro im Szenario 1/ +3.527 Millionen Euro im Szenario 2) höher ausfällt, jedoch im Bereich des Nutzen aus Lärmeinsparung lediglich 806 Millionen Euro Barwert errechnet. Dieses Beispiel macht exemplarisch deutlich, dass die Nutzen-Kosten-Analyse wenig aussagekräftig für die realen Einschätzungen der monetären Umweltbelastungen eines noch exzessiveren Straßenausbauszenarios sind. Mit solchen Prämissen, die für die Gesamtplanwirkung der möglichen Investitionsszenarien zugrunde gelegt werden, ist eine konsequente Verkehrswende nicht darstellbar, da sie durch autofreundliche Nutzenbarwerte (222.691 Millionen Euro im Szenario 1/113.203 Millionen Euro im Szenario 3) und Kostenbarwerte (57.953 Millionen Euro im Szenario 1/48.957 Millionen Euro im Szenario 3) eine konsequente Verlagerung von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße von Anfang als volkswirtschaftlich nicht sinnvoll erscheinen lassen.

Zwar wird im BVWP 2030 darauf hingewiesen, dass „die durchschnittliche Flächeninanspruchnahme der Straße je investierten Euro fast fünfmal so groß wie bei der Schiene und sogar zwölfmal größer als bei der Wasserstraße“ und auch bei der Zerschneidung von verkehrsarmen Räumen und unzerschnittenen Großräumen „ähnliche Verhältnisse“ vorliegen<sup>96</sup>. Da diese Gesichtspunkte in der Nutzen-Kosten-Analyse relativ niedrig monetarisiert werden, spielen sie für die Gesamteinschätzung nur eine untergeordnete Rolle.

**Die NaturFreunde Deutschlands erwarten hier eine grundlegende Veränderung der Prämissen für die realen Berechnungen von Gesamtplanwirkungen von Investitionsszenarien, die auch Faktoren wie Verkehrsvermeidung, Umstieg auf den Schienenverkehr und Gesundheitsaspekte zentraler als bisher berücksichtigen.**

---

<sup>94</sup> Ebd.

<sup>95</sup> BVWP 2030, Tabelle 7: Gesamtplanwirkung der Investitionsszenarien, S. 34.

<sup>96</sup> Ebd., S. 34.

Aufgrund der gesetzten Prämissen ist es nicht verwunderlich, dass der BVWP zu dem Ergebnis kommt, dass Straßenprojekte angeblich „durch die Beseitigung von Engpässen und Verbesserungen der Infrastruktur vor allem zu Zeitgewinnen, Kosteneinsparungen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“<sup>97</sup> beitragen würden. Dagegen würde aufgrund der gesetzten Prämissen „bei Schienen- und Wasserstraßenprojekten ... im Schnitt ein geringerer Nutzen für die Verkehrsteilnehmer“<sup>98</sup> entstehen. Zwar räumt der BVWP ein, dass „diese Projekte dazu beitragen, klimaschädliche Emissionen und Schadstoffe zu reduzieren“, die „internen Nutzen der Verkehrsteilnehmer übersteigen jedoch die monetarisierten Umweltwirkungen bei allen Verkehrsträgern um ein Vielfaches“<sup>99</sup>.

Bei einer solchen Grundprämisse wundert es nicht, dass der BVWP 2030 zu dem Ergebnis kommt, dass das „an der Verkehrsleistung orientierten Szenario 1 das wirtschaftlichste Szenario (Mittleres NKV=3,8) sei und „das Status-Quo Szenario 2 (NKV=3,2) und Szenario 3 mit einer Stärkung der Investitionen in Schiene und Wasserstraße (NKV=2,3) ... trotz der besseren Umweltutzen weit hinter der Wirtschaftlichkeit des Verkehrsleistungs-Szenario 1 zurückblieben“<sup>100</sup>.

**Die NaturFreunde Deutschlands halten diese Feststellung für nicht tragfähig und nachvollziehbar und erwarten von der Bundesregierung eine Neuplanung der Grundlagen für die Nutzen-Kosten-Analyse, die kritische Studien zu derzeitigen Berechnungsmethoden stärker berücksichtigen.**

Auch wenn im BVWP 2030 eine „verstärkte Investition in die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße“ für begrüßenswert erklärt wird, wird die Möglichkeit einer umwelt- und klimaverträglichen Verkehrsinfrastrukturpolitik sofort wieder relativiert, indem behauptet wird, dass „der absolute Effekt einer Verlagerung von Investitionsmitteln nicht überschätzt werden“<sup>101</sup> solle.

Auch die Auswirkungen auf die Einsparung von CO<sub>2</sub> werden im BVWP 2030 relativiert. So wird ausgeführt, dass „im Szenario 3 insgesamt 1 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr 2030 eingespart“ werden, dies aber „gemessen daran, dass der in der Verkehrsprognose 2030 geschätzte CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Verkehrs in Deutschland vsl. ca. 190 Millionen Tonnen im Jahr 2030 beträgt“ nur einen geringen Beitrag zu dessen Reduzierung leisten“ könne.<sup>102</sup>

Aufgrund der falschen Grundannahmen in den Nutzen-Kosten-Analysen ist deshalb die Behauptung im BVWP 2030 nicht zu unterstützen, dass die Mittelverteilung des BVWP 2030 „soweit wirtschaftlich vertretbar und umsetzbar zugunsten der Verkehrsträger Wasserstraße

---

<sup>97</sup> BVWP 2030, S. 34.

<sup>98</sup> Ebd.

<sup>99</sup> Ebd.

<sup>100</sup> Ebd.

<sup>101</sup> Ebd., S. 35.

<sup>102</sup> Ebd., S. 35.

und Schiene in Richtung des Szenarios 3 verschoben<sup>103</sup> worden sei. Vielmehr ist festzustellen, dass weiterhin eine Bevorzugung des Ausbaus der Straße gegenüber den volkswirtschaftlich sinnvolleren Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße vorgenommen wurde.

## 2. BVWP 2030 nicht nachhaltig

**Die NaturFreunde Deutschlands unterstützen den Ansatz, dass für die Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität zusätzliche Haushaltsmittel benötigt werden.**<sup>104</sup> Die im Bundesverkehrswegeplan festgeschriebenen Schwerpunkte sind jedoch grundsätzlich falsch. Mit dem Ziel einer grundsätzlichen Verkehrswende müssen die Mittel im BVWP 2030 auf die Modernisierung und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Schieneninfrastruktur umgeschichtet werden. Auch die Feststellung, dass „auch künftig bei allen Verkehrsträgern ein hoher Bedarf an Aus- und Neubaumaßnahmen besteht“<sup>105</sup> ist falsch.

### 2.1. Umweltpolitische Rahmenbedingungen

Bereits in der Einführung von Kapitel 5.2. „Umweltverträglicher Personen- und Güterverkehr: Abgasemissionen, Lärm und Inanspruchnahme von Flächen“ wird als Grundlage für die vorzunehmenden Investitionen im BVWP 2030 die Schaffung eines „umweltverträglichen Verkehrssystems“<sup>106</sup> beschrieben. Diesem Ansatz wird der BVWP jedoch nicht gerecht.

So wird als ein Grund für die Einsparung von Schadstoffen und Treibhausgasen die Beseitigung zahlreicher Engpässe im Bundesfernstraßennetz benannt, weil dadurch „nicht nur Stauzeiten, sondern auch der Ausstoß von Schadstoffen und Treibhausgasen reduziert“ würden.<sup>107</sup>

**Positive Ansätze sehen die NaturFreunde im BVWP 2030, wenn das BMVI ankündigt, sich für die „Minderung der Lärmemissionen direkt an der Quelle – durch leisere Fahrzeuge und Fahrbahnen“<sup>108</sup> zu engagieren und deshalb „technische Möglichkeiten zur Lärminderung an der Quelle bestmöglich ausschöpfen“<sup>109</sup> möchte.** Gleichzeitig werden diese Ziele jedoch, durch die einseitige Priorisierung des Straßenausbaus konterkariert. Auch durch die fehlenden Ziele zur Verkehrsvermeidung greifen diese Planungen zu kurz.

Alternative Antriebe und Kraftstoffe<sup>110</sup> als „besonderen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität weit über den Lärmschutz hinaus“<sup>111</sup> zu unterstützen, ist zu wenig, wenn dies nicht mit einer Mobilitätsplanung verbunden wird. **Ausdrücklich unterstützen die NaturFreunde**

---

<sup>103</sup> Ebd., S. 35.

<sup>104</sup> Ebd., S. II.

<sup>105</sup> Ebd., S. 13.

<sup>106</sup> BVWP 2030, S. 23.

<sup>107</sup> Ebd., S. 23.

<sup>108</sup> BVWP 2030 S. 49.

<sup>109</sup> Ebd.

<sup>110</sup> Ebd.

<sup>111</sup> Ebd.

**die Forderung, dass es zu einer „Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Endenergieverbrauch des Verkehrs“<sup>112</sup> kommen müsse.** Lediglich konkrete Ansätze sind im BVWP nicht grundlegend zu sehen.

Die kurzen Ausführungen zum Radverkehr gehen grundsätzlich in die richtige Richtung, jedoch kritisieren die NaturFreunde, dass neben der Betonung der Nachhaltigkeit als „ein zentrales Anliegen der Bundesregierung“<sup>113</sup> keine ausreichenden Maßnahmen hierfür feststellbar sind. Die Auflage eines Nationalen Radverkehrsplan haben die NaturFreunde ausdrücklich begrüßt und begrüßen, dass die Bundesregierung, den Plan als „strategisches Grundsatzdokument des Bundes für die Radverkehrspolitik“<sup>114</sup> ansieht.

Auch wenn die Schaffung eines Radwegs Deutsche Einheit<sup>115</sup> grundsätzlich begrüßenswert erscheint, ist die damit verbundene Erwartung, dass sich an diesem Radweg zeigen werde, „welche Potenziale im Radverkehr stecken“ irritierend. Die NaturFreunde begrüßen die Schaffung eines ausgebauten Fernradwegnetzes, sehen jedoch die Gefahr, dass durch ein solches „Vorzeigeprojekt“ in das viel Geld fließen wird, viel Geld gebunden wird, dass für den flächendeckenden Ausbau eines modernen Fahrradwegsystems fehlen wird.

## **2.2. Auswirkungen auf den Alpenraum**

Im BVWP 2030 werden die prognostizierten starken Zuwächse unter anderem im grenzüberschreitenden und Transitverkehr der Verkehrsverflechtungsprognose als Begründung für den weiteren Kapazitätsausbau von alpenquerender Verkehrsinfrastruktur herangezogen. Der BVWP 2030 steht hierdurch im Widerspruch zu Art. 1, Abs. 1 des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention. Artikel 1, Abs. 1 verpflichtet die Vertragsparteien zu einer Verkehrspolitik, welche die „Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß senkt, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize“.<sup>116</sup> Diese in der Alpenkonvention festgelegten Grundsätze werden jedoch im BVWP 2030 nicht beachtet.

Weiter verpflichtet er die Vertragsparteien, „den inneralpinen und alpenquerenden Verkehr ... durch Förderung umwelt- und ressourcenschonenderer Verkehrsträger“<sup>117</sup> zu gewährleisten und den „Verkehrsbereich unter Wahrung des Vorsorge-, Vermeidungs- und Verursacherprinzips zu entwickeln“<sup>118</sup>. Der BVWP 2030 formuliert die "reibunglose

---

<sup>112</sup> Ebd.

<sup>113</sup> Ebd., S. 50.

<sup>114</sup> Ebd.

<sup>115</sup> Ebd. S. 50.

<sup>116</sup> Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr, Protokoll Verkehr, [BGBl. III Nr. 234/2002](#) idF [BGBl. III Nr. 108/2005](#), Art. 1, Abs. 1, Satz a.

<sup>117</sup> Ebd., Art. 1, Abs. 1, Satz d.

<sup>118</sup> Ebd., Atr. 1, Abs. 2.

Mobilität<sup>119</sup> und einen "ungehinderten Verkehrsfluss"<sup>120</sup> als seine obersten Ziele. Verkehr muss sich aber insbesondere im Alpenraum, an Belastungsgrenzen orientieren und falls erforderlich, zumutbare Einschränkungen hinnehmen.<sup>121</sup>

Die B15 neu und der autobahnähnliche Ausbau der B2 sind als Zubringer für den alpenquerenden Verkehr zu sehen und stehen damit im Widerspruch zu Art. 11, Absatz 1 des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention, wonach die Vertragspartner auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr verzichten.<sup>122</sup>

Im deutschen Alpenraum sind bis auf die dem Fernverkehr dienende Brennerzulaufstrecke und Mühldorf-Freilassing keine Bahnprojekte enthalten, trotz Engpässen beispielsweise im Fall der eingleisigen bzw. teilweise nicht elektrifizierten Trassen Murnau-Mittenwald, Immenstadt-Oberstdorf und München-Bayrischzell. Insbesondere letztere stößt regelmäßig an ihre Kapazitätsgrenzen.

Eine spürbare Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr, insbesondere des touristischen Individualverkehrs, in Richtung Umweltverbund ist im deutschen Alpenraum jedoch nur durch eine signifikante Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs und die Beseitigung von Kapazitätsengpässen möglich. Entsprechende Bemühungen für die Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur im deutschen Alpenraum sind im Bundesverkehrswegeplan nicht ersichtlich.

### **2.3. Finanzierung**

**Ausdrücklich unterstützen die NaturFreunde Deutschlands auch die Feststellung, dass die „verfügbaren Gelder zielgerichteter als in der Vergangenheit eingesetzt werden“<sup>123</sup>.**

Auch die Feststellung, dass „die in der Vergangenheit verfügbaren Finanzmittel daher bei Weitem nicht ausreichen, um alle verkehrspolitisch bzw. gesamtwirtschaftlich sinnvollen Aus- und Neubauvorhaben zeitnah zu realisieren und zugleich den Substanzerhalt des Gesamtnetzes sicherzustellen“<sup>124</sup> ist grundsätzlich richtig. Wenn hieraus jedoch die Forderung nach anderen „Säulen der Infrastrukturfinanzierung“<sup>125</sup> gestellt wird, lehnen dies die NaturFreunde ab. Ein Grund für die fehlenden Finanzmittel war und ist die Betonpolitik der bisherigen Verkehrspolitik. Durch den Aus- und Neubau von immer neuen Straßen wurden Milliarden von Euro fehlgeleitet, die für eine ökologische Verkehrswende fehlten. Auch der BVWP 2030 bricht mit dieser Fehlentwicklung nicht.

---

<sup>119</sup> BVWP 2030, S. III.

<sup>120</sup> Ebd.

<sup>121</sup> Vgl. Eurovignetten-Direktive, Rahmenkonvention der Alpenkonvention, Art. 2, Absatz 2 (j)

<sup>122</sup> Vgl. Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr, Art. 11, Abs. 1.

<sup>123</sup> Ebd., S. 2.

<sup>124</sup> BVWP 2030, S. 1.

<sup>125</sup> Ebd., S. 2.

Wenn die elf Projekte der sog. „Neuen Generation“ von Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) positiv hervorgehoben werden, halten die NaturFreunde eine solche Entwicklung für falsch. Im BVWP 2030 wird das Ziel solcher ÖPP-Projekte auch klar beschrieben: Es sollen „Anlagemöglichkeiten für privates Kapital geschaffen werden, beispielsweise über Projektanleihen“.<sup>126</sup>

Die Forderung nach „ergänzenden Säulen der Finanzierung“<sup>127</sup> werden von den NaturFreunden abgelehnt. Die Forderungen nach „stärkere(r) Einbindung von privatem Kapital bei Investitionen des Bundes“<sup>128</sup> sind nicht zielführend und werden für die öffentlichen Haushalte zu wesentlich höheren Kosten führen. Diese Form der Infrastrukturfinanzierung ist „nichts anderes als eine Subvention für die Lebensversicherer durch Umgehung der Schuldenbremse mit überteuerten Zinsen“<sup>129</sup>. Nutznießer dieser privaten Finanzierung von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur wären „Besitzer von Lebensversicherungen, aber die Zinsen müssten alle Steuerzahler tragen“<sup>130</sup>.

Die Analyse von „Teilnetz-PPP weist darauf hin, dass die Vergabe ganzer (Teil-)Netze keine Kosteneinsparungen im Vergleich zu einer optimierten traditionellen Produktion bewirken kann und tendenziell sogar Kostensteigerungen zur Folge haben dürfte“.<sup>131</sup> Die „Vergabe von Teilnetz-Konzessionen an private Unternehmen“ stellt „grundsätzlich kein geeignetes Instrument zur Fernstraßenfinanzierung dar“.<sup>132</sup>

Die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur durch Privatisierung und private Fonds lehnen die NaturFreunde grundsätzlich ab. Durch einen solchen Weg sind die „Verfügung und Verantwortung für Verkehrsnetze in der Regel über 30 Jahre hinweg“<sup>133</sup> gebunden. Eine solche Form der „Schattenverschuldung kommt den Steuerzahler am Ende erheblich teurer als eine öffentliche Finanzierung, weil zusätzliche Renditen und Zinsen für private Anleger zu bezahlen sind“.<sup>134</sup>

**Die NaturFreunde Deutschlands unterstützen die Ausweitung der Mautpflicht für LKW und setzen sich für eine Ausdehnung der LKW-Maut auf alle Straßen und die Einführung einer Maut für Fernbusse ein.**

---

<sup>126</sup> Ebd., S. 3.

<sup>127</sup> BVWP 2030, S. II.

<sup>128</sup> Ebd., S. II.

<sup>129</sup> Private Investoren sollen Straßen und Schulen finanzieren, Anton Hofreiter in Zeit online, 15.02.2015, siehe: <http://www.zeit.de/wirtschaft/unternehmen/2015-02/infrastruktur-sigmar-gabriel-teilprivatisierung-strassen-schulen-kommission>

<sup>130</sup> Ebd.

<sup>131</sup> Institut für Mobilitätsforschung, ifmo-Experten-Workshop: Öffentliche versus private (Straßen-)Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, Berlin, 2007, S. 29.

<sup>132</sup> Ebd., S. 29.

<sup>133</sup> Winfried Hermann/Michael Groschek, Privatfinanzierung der Infrastruktur wird teuer, in: Tagesspiegel, 08.06.2015, siehe: <http://www.tagesspiegel.de/themen/agenda/zwei-verkehrsminister-warnen-privatfinanzierung-der-infrastruktur-wird-teuer/11886186.html>

<sup>134</sup> Ebd.

## **2.4. Erhalt vor Neubau**

**Grundsätzlich unterstützen die NaturFreunde Deutschlands die Forderung „Erhalt vor Neubau“.** Im Bereich der Straße wird dieser Grundsatz jedoch nicht ansatzweise ausreichend umgesetzt. Von den 264,5 Milliarden Euro Gesamtinvestitionen im BVWP 230 werden 141,6 Milliarden Euro für Erhaltung und Ersatz der Verkehrsträger eingesetzt.<sup>135</sup> Aufgrund des riesigen Investitionsstaus erscheint dieser Anteil am Gesamtvolumen als zu gering. Gerade für die Bundesfernstraßen sind die geplanten 67 Milliarden Euro für Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen bei weitem zu gering. Mit gerade 51 Prozent der Gesamtinvestitionen, die im BVWP 2030 (incl. Der „Schlepp“) ausgewiesen wurden<sup>136</sup>, kann der zum Teil marode Zustand von Straßeninfrastruktur nicht aufgelöst werden.

**Die NaturFreunde Deutschlands fordern deshalb einen grundsätzlichen Stopp beim Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen und eine Konzentration der Mittel für die Bundesfernstraßen in die Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen.**

## **3. Bewertung der Teilbereiche**

### **3.1. Bundesfernstraßen**

Die NaturFreunde sehen, dass im BVWP 2030 eine vorsichtige Akzentverschiebung der Haushaltsmittel auf Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen gelegt wird. Das Gewicht auf Neubau ist immer noch deutlich zu hoch. Viele der im aktuellen Entwurf des Bundesverkehrswegeplans aufgelisteten Straßenbauprojekte halten wir für überflüssige und häufig auch umweltpolitisch kontraproduktive Fehlplanungen.

**Ausdrücklich unterstützen die NaturFreunde die Feststellung im BVWP 2030, dass „infolge der wachsenden Beanspruchungen und der ungünstigen Altersstruktur der Straßen- und Brückensubstanz“, die „substanzbedingte Beeinträchtigungen im Netz immer häufiger“<sup>137</sup> werden. Hieraus können nur drei grundlegende Entscheidungen getroffen werden:**

- **Erhalt muss vor Neubau gehen.**
- **Das Straßennetz muss grundlegend in seiner Substanz für eine zukunftsgerechte, nachhaltige und ökologische Ausrichtung überprüft werden.**
- **Keine Neu- und Ausbauten von Straßen, bevor eine langfristige Erhaltung der bestehenden Straßeninfrastruktur vorliegt.**

Die Festlegung im BVWP 2030, dass die Fahrbahn- und Bauwerkssubstanz der Bundesfernstraßen „wieder auf ein gegenüber 2010 verbessertes Zustandsniveau“<sup>138</sup> gebracht werden sollen, ist ein Eingeständnis der Bundesregierung, dass mit den eingestellten Mitteln für Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen, der riesige Investitionsstau

---

<sup>135</sup> BVWP 2030, Tabelle 2, S. 14.

<sup>136</sup> Ebd., S. 14.

<sup>137</sup> BVWP 2030, S. 25.

<sup>138</sup> Ebd., S. 26.



nicht abgebaut werden kann. Der BVWP 2030 weist darauf hin, dass bei 14 Prozent der Autobahnbrücken „vordringlicher Instandsetzungs- oder Erneuerungsbedarf (Substanzkennzahl: 3,0 - 4,0)“ besteht, für rund „32 % der Bauwerksflächen der Autobahnbrücken werden im Prognosezeitraum mittelfristig Erhaltungsmaßnahmen notwendig (Substanzkennzahl: 2,5 - 2,9)“.<sup>139</sup> Bei Bundesstraßenbrücken besteht mittelfristiger Bedarf für 27 Prozent sowie vordringlicher Bedarf für 10 Prozent der Bauwerksflächen.<sup>140</sup>

Deutschland ist schon heute mit einem dichten Netz an Autobahnen und Bundesstraßen durchzogen. Mit „rund 12.949 km Bundesautobahnen und rund 38.917 km Bundesstraßen“ bildet das heute schon bestehende Bundesfernstraßennetz „damit eines der dichtesten Fernstraßennetze Europas“<sup>141</sup>. Weiter führt das Ministerium auf seiner Internetseite aus: „Die Entwicklung der Bundesfernstraßen nach der Wiedervereinigung Deutschlands ist beeindruckend: Das Autobahnnetz konnte um 2.431 km auf 12.949 km erweitert werden; der Bestand an Autobahnen mit sechs- oder mehr Fahrstreifen wuchs um 2.384 km auf 3.311 km. 41 % dieser Bauleistungen wurde in den neuen Bundesländern - hauptsächlich im Komplex der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ - realisiert. Darüber hinaus wurden rund 3.552 km Bundesstraßen aus- oder neugebaut. Darin enthalten sind 592 neue, für die Bürger so wichtige Ortsumgehungen.“<sup>142</sup>

Alleine diese Aufzählung macht mehr als deutlich, dass ein Neu- bzw. Ausbau von Straßen nicht mehr notwendig ist. Vielmehr muss eine grundlegende Verkehrswende, weg von der Straße, hin zu Bahn und Wasserstraßen eingeleitet werden. Die NaturFreunde erwarten von der Bundesregierung, dass sie die weitere Fokussierung auf neue Straßen endlich beendet und zu einer klima- und umweltverträglichen Mobilitätsplanung übergeht.

**Die NaturFreunde unterstützen als Teil eines Sicherheitskonzepts für den Verkehr die schnelle Ertüchtigung der vorhandenen Brückenbauwerke.** Derzeit gibt es etwa 39.000 Brücken bzw. rund 50.500 Teilbauwerke mit einer Fläche von über 30 Millionen m<sup>2</sup>, mit einem Anlagevermögen von ca. 50 Milliarden Euro.<sup>143</sup> Von diesen Brücken ist „ein großer Teil älter als 40 Jahre“ und weist aufgrund des Alters „neben den bauart- und altersbedingten Defiziten eine Tragfähigkeit auf, die den Anforderungen des heutigen und zukünftigen Güterverkehrs dauerhaft nicht mehr voll genügt“.<sup>144</sup> Wenn das Ministerium dann selbst darauf hinweist, dass „rund 15 % der Brückenflächen aller Bauwerke in einem nicht

---

<sup>139</sup> BVWP 2030, S. 26.

<sup>140</sup> Ebd., S. 26.

<sup>141</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Ebedeutetntwicklung der Autobahnen in Deutschland seit der Wiedervereinigung 1990, siehe: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/entwicklung-der-autobahnen-in-deutschland-seit-der-wiedervereinigung.html>

<sup>142</sup> Ebd.

<sup>143</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Sonderprogramm Brückenmodernisierung, siehe: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/brueckenmodernisierung-sonderprogramm.html>

<sup>144</sup> Ebd.

ausreichenden bis ungenügenden Zustand (Note: 3,0 - 4,0), Stand: März 2012<sup>145</sup> sind, dann sind die vorgelegten Neu- und Ausbaupläne mehr als fahrlässig. Die NaturFreunde Deutschlands teilen hier die Analyse des Ministeriums, dass „der Bedarf an Erhalt und Modernisierung der Bauwerke deshalb stetig steigt.“<sup>146</sup>

Die im BMVP 2030 für den Zeitraum 2016 bis 2030 veranschlagten Mittel in Höhe von 67 Milliarden Euro für Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen im Bereich der Bundesfernstraßen, die einen durchschnittlichen Erhaltungsbedarf von jährlich 4,5 Milliarden Euro<sup>147</sup> bedeuten, halten die NaturFreunde Deutschlands für nicht ausreichend.

**Die NaturFreunde fordern, mindestens 10 Milliarden Euro aus dem geplanten Aus- und Neubau für Bundesfernstraßen für den Zeitraum 2016 bis 2030 umzuschichten und hiervon mindestens 5 Milliarden für die Ertüchtigung der Brückenbauwerke vorzusehen.**

Der Zustand der Straßeninfrastruktur macht jedoch auch überdeutlich, dass die Genehmigung des Verkehrs von sog. „Giga-Linern“ nicht zu vertreten ist, da hierdurch die vorhandene Infrastruktur noch mehr belastet und für viele Brücken und Straßen akute Probleme entstehen würden. Mit den Giga-Linern würde das transportierte Volumen je LKW auf über 150 Kubikmeter gesteigert und einer Zuladung von bis zu 40 Tonnen – bei einem Gesamtgewicht von bis zu 60 Tonnen – noch einmal deutlich größer als die bisherigen Jumbotransporter<sup>148</sup>. Die Bundesregierung setzt auf eine angebliche Effizienzsteigerung des Verkehrsträger Straße durch die „Giga-Liner“. So geht sie davon aus, dass „zur Bewältigung der prognostizierten Wachstumsraten im Güterverkehr ... Lang-Lkw, die Effizienz der Straße als Hauptverkehrsträger“<sup>149</sup> steigern könnten. Die vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebene Studie des Bundesamtes für Straßenwesen (BASt) kommt zu dem Ergebnis, dass Riesen-Lkw vor allem Brücken und Verkehrsanlagen im Bundesfernstraßennetz deutlich höher belasten, der Verschleiß der Brücken dadurch deutlich zunimmt und dadurch die Lebensdauer deutlich verkürzt wird und der Erhaltungsbedarf zunimmt.<sup>150</sup> Das Umweltbundesamt kommt deshalb zu einer klaren Schlussfolgerung: „Insgesamt tragen Riesen-Lkw nicht zu einer nachhaltigeren Entwicklung des Güterverkehrs bei. Ihr Einsatz entlastet weder die Umwelt noch die Straßeninfrastruktur.“<sup>151</sup>

---

<sup>145</sup> Ebd.

<sup>146</sup> Ebd.

<sup>147</sup> Ebd., S. 27.

<sup>148</sup> Umweltbundesamt, Länger und schwerer auf Deutschlands Straßen: Tragen Riesen-Lkw zu einer nachhaltigen Mobilität bei?, März 2007, S. 4.

<sup>149</sup> Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Aktionsplan Güterverkehr und Logistik - nachhaltig und effizient in die Zukunft, November 2015, S. 12.

<sup>150</sup> Bundesanstalt für Straßenwesen: Auswirkungen von neuen Fahrzeugkonzepten auf die Infrastruktur des Bundesfernstraßennetzes, Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bergisch Gladbach, Dezember 2006

<sup>151</sup> Umweltbundesamt, Länger und schwerer auf Deutschlands Straßen: Tragen Riesen-Lkw zu einer nachhaltigen Mobilität bei?, März 2007, S. 6.

**Die NaturFreunde Deutschlands fordern einen Stopp aller Planungen, „Giga-Liner“ mit einer Länge von mehr als 25 Metern zuzulassen, da diese noch mehr Verkehr auf die Straße verlagern werden und gleichzeitig die vorhandene Straßeninfrastruktur massiv belasten wird und neue Investitionen in die Infrastruktur notwendig machen.**

Die NaturFreunde Deutschlands erwarten von der Bundesregierung, hier eine stringente Gesamtplanung für den Verkehr vorzunehmen, die sich nicht von vermeintlichen betriebswirtschaftlichen Forderungen aus Teilen der Wirtschaft zu einer falschen Entscheidung und in neue Zwänge treiben lässt.

### **3.2. Schienenwege**

Güter – und vor allem die Langläufer – gehören auf die Bahn. Dazu wird aber eine leistungsfähige Infrastruktur benötigt, die die unterschiedlichen Bedürfnisse wie schnelle Verbindungen im Personenverkehr, genügend Kapazitäten für den Schienenpersonennahverkehr und schnelle Verbindungen auch für den Güterverkehr gewährleistet. Gleichzeitig besteht ein großer Bedarf an Lärmschutzmaßnahmen. Auch entsteht in vielen Streckenabschnitten die Notwendigkeit Tunnel um Ortschaften zu bauen, um die nötige Akzeptanz in der Bevölkerung zu erreichen oder auch den nötigen Platz zu gewinnen.

**Die NaturFreunde begrüßen, dass im BVWP 2030 ein positiver Bezug auf den Deutschland-Takt aufgenommen wurde und erwarten von der Bundesregierung, dass der Deutschland-Takt, mit dem Ziel, „auf Fernverkehrs-Hauptachsen mit zwei und mehr Zügen je Stunde, mindestens alle 30 Minuten“<sup>152</sup>, zu einem regelmäßigen Taktverkehr mit dem Ziel von schnellen Verbindungen auf der Schiene und optimalen Anschlussbeziehungen an zahlreichen Bahnhöfen zu kommen, steht.<sup>153</sup>**

Die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs hängt ganz entscheidend auch von der Leistungsfähigkeit der Knoten – nicht nur der Großknoten – ab. Wir sehen es als einen schweren Mangel an, dass noch keine einzige Ausbauplanung für einen der hoch überlasteten Bahnknoten durchgeführt und bewertet wurde.

Der ermittelte Bedarf für die Erhaltung des Eisenbahnnetzes des Bundes für den Zeitraum von 2016 bis 2030 von insgesamt 60,5 Milliarden Euro<sup>154</sup> ist eine politische Zahl, die bei weitem nicht den Erfordernissen eines Erhaltungs- und Instandhaltungsbedarfs des bestehenden Eisenbahnnetzes des Bundes Rechnung trägt. Die in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) bis 2019 vorgesehenen Ersatzinvestitionen in die bestehenden Schienenwege in Höhe von durchschnittlich 4,0 Milliarden Euro im Jahr<sup>155</sup> werden nicht ansatzweise den Erfordernissen gerecht. Auch die im BVWP 2030

---

<sup>152</sup> BVWP, S. 41.

<sup>153</sup> Ebd., S. 41.

<sup>154</sup> Ebd., S. 29.

<sup>155</sup> BVWP 2030, S. 29.

fortgeschriebenen Investitionsmittel des Bundes für Ersatzinvestitionen im Zeitraum 2016 bis 2030 in Höhe von 58,4 Milliarden Euro<sup>156</sup> sind deutlich zu niedrig.

Wenn aus dem ermittelten Gesamtvolumen des BVWP 2030 von etwa 264,5 Milliarden Euro<sup>157</sup> für den Erhalt der Bestandsnetze von 2016 bis 2030 141,6 Milliarden Euro<sup>158</sup> vorgesehen werden, was ca. 69 Prozent des BVWP-Finanzrahmens entspricht, halten die NaturFreunde diesen Betrag für zu niedrig. Im Bereich der Bahninfrastruktur lag bereits im Jahr 2013 laut dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Rüdiger Grube, eine „dramatische Unterfinanzierung“<sup>159</sup> vor, die dazu führen werde, dass „ohne zusätzliche staatliche Investitionen das Schienennetz zu verrotten“<sup>160</sup> drohe. Die Bahn habe „einen Investitionsstau bei Gleisen, Weichen und Stellwerken von über 30 Milliarden Euro“<sup>161</sup>. Bei gleichbleibenden Investitionshöhen in die vorhandene Bahninfrastruktur werde „der Rückstand bis 2020 auf gigantische 50 Milliarden Euro“ ansteigen.<sup>162</sup> Für Erhaltungsinvestitionen für Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes werden im Zeitraum 2016 bis 2030 lediglich 58,4 Milliarden Euro<sup>163</sup> vorgesehen. Das entspricht jährlich durchschnittlich ca. 3,89 Milliarden Euro. Um alleine den derzeitigen Investitionsstau von über 30 Milliarden Euro im Bereich der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes abzubauen, müssen bei den vorgesehenen Investitionen fast 8 Jahre in die Infrastruktur investiert werden. Die bis zum Jahre 2030 vorgesehenen Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen sind alleine bis zum Jahre 2020 notwendig, um die Infrastruktur der Bahn zu erhalten.

Die NaturFreunde begrüßen zwar die Erhöhung der Investitionsmittel für die Bahn seit 2015 um eine Milliarde Euro auf 3,5 Milliarden Euro pro Jahr<sup>164</sup> für Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen. Diese Mittel reichen jedoch bei weitem nicht aus. Nach Aussagen der Bahn sind 9.000 der insgesamt 25.000 Brücken älter als 100 Jahre, 1.400 müssten akut saniert werden<sup>165</sup>.

**Die NaturFreunde Deutschlands fordern deshalb die Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen für die Schienenwege des Bundes auf mindestens 6 Milliarden Euro jährlich im BVWP 2030 zu erhöhen.**

---

<sup>156</sup> Ebd., S. 29.

<sup>157</sup> Ebd., S. IV.

<sup>158</sup> Ebd., S. IV

<sup>159</sup> Bahn-Chef fordert staatliche Milliarden-Spritze, Handelsblatt, 03.11.2013, siehe:

<http://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/investitionsstau-im-schienennetz-bahn-chef-fordert-staatliche-milliarden-spritze/9020654.html>

<sup>160</sup> Ebd.

<sup>161</sup> Ebd.

<sup>162</sup> Ebd.

<sup>163</sup> BVWP 2030, Tabelle 2: Gesamtvolumen des BVWP 2030 nach Verkehrsträger und Verwendungsarten, S. 14.

<sup>164</sup> Hannover-Kassel ist erst der Anfang, in: Wirtschaftswoche, 31.03.2016, siehe:

<http://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/bahn-streckensperrung-marode-bruecken-werden-zum-problem/13384948-2.html>

<sup>165</sup> Ulrike von Leszczynski/Sascha Meyer, Deutsche Bahn Investitionsstau von 30 Milliarden Euro, in: Mitteldeutsche Zeitung, 28.08.2014, siehe: <http://www.mz-web.de/wirtschaft/investitionsstau-von-30-milliarden-euro-bahn-760412>

### Ausbau der Schieneninfrastruktur für LKW-Sattelanhänger

Für den Transport von aktuellen Lkw-Sattelanhängern im kombinierten Verkehr auf der Schiene ist eine Eckhöhe von vier Metern erforderlich (sog. P400-Profil). Auf vielen Strecken in Deutschland sind die Tunnel dafür schon ausgelegt, es gibt aber noch Strecken, wo dies nicht der Fall ist. Hier die Abschnitte auf denen eine Ausweitung des Tunnelprofils nötig ist (VDV-Maßnahmenliste):

Str.-Nr.	Abschnitt von Betriebsstelle	bis Betriebsstelle	Problembeschreibung	Lösungsmöglichkeit
2800	Hagen	Haiger (- Gießen)	Unzureichende KV-Profile verhindern Aufnahme weiterer Seehafenhinterlandverkehre	Beseitigung der Engstellen in 6 Tunneln im Abschnitt Letmathe - Finnentrop (Aufweiten KV-Profil) Streckenlänge: 166 km - davon Tunnel: 7,5 km. Durchgängige Ausweitung der bestehenden Tunnelprofile auf P/C 400.
2651 2880	Köln / Betzdorf	Betzdorf / Siegen	Tunnelprofile kleiner als P/C 400 schränken Nutzbarkeit ein	Durchgängige Ausweitung der bestehenden Tunnelprofile auf P/C 400, insbesondere für Nutzung als Ausweichroute für die (Mittel-)Rheintalroute erforderlich

Darüber hinaus ist auch die Strecke Hof-Regensburg betroffen (Ostkorridor). Wenn die Elektrifizierung dort durchgeführt wird, sollten auch gleichzeitig die Tunnelprofile auf P400 ausgeweitet werden.

## Längere Güterzüge

In Deutschland sind Güterzüge „bedingt durch eine verbreitet vorhandene Nutzlänge der Überholungsgleise von bis zu 750 m“ auf eine Zuglänge von 740 m begrenzt.<sup>166</sup> Im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik<sup>167</sup> weist das Ministerium zurecht darauf hin, dass „durch die Ermöglichung längerer Güterzüge auf wichtigen Relationen mittel- und langfristig eine deutliche Effizienzsteigerungen im Schienengüterverkehr erreicht werden (kann), um die zu erwartenden erheblichen Mengensteigerungen für die Schiene bewältigen zu können.“<sup>168</sup> Auch die Feststellung, dass „die Nachfrage nach längeren und effizienteren Zügen zukünftig deutlich steigen“ werden und hierfür „die infrastrukturellen Voraussetzungen für 740-m-Züge auf wichtigen Magistralen noch nicht durchgehend vorhanden“ sind, wird von den NaturFreunden voll umfänglich geteilt.

Die bisherigen Erfahrungen mit längeren Güterzügen von bis zu 835 Metern auf der Relation Padborg (DK) – Maschen bei Hamburg im kommerziellen Betrieb sind positiv und haben zu deutlichen Effizienzsteigerungen für die Bahn geführt. Auch weist das Ministerium darauf hin, dass „Forschungs- und Entwicklungsarbeiten sowie einige Testfahrten mit 1.000 m langen Zügen auf der Relation Rotterdam (NL) – Betuwelijn – Emmerich – Oberhausen erfolgreich durchgeführt“<sup>169</sup> wurden.

**Die NaturFreunde erwarten von der Bundesregierung, dass sie die Ertüchtigung der Strecken nicht erst „mittel- bis langfristig“ sondern prioritär ermöglicht. Aus diesem Grund fordern die NaturFreunde, in dem BVWP 2030 alle Strecken, die für den Einsatz längerer Güterzüge zur deutlichen Steigerung der Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene notwendig sind, in den Aus- und Neubau im Zeitraum 2016 bis 2030 aufzunehmen und hierfür die notwendigen Mittel prioritär bereitzustellen.**

Noch vor der Sommerpause will der europäische Eisenbahnverband CER Studienergebnisse mit konkreten Streckenempfehlungen für längere Güterzüge veröffentlichen. Diese Vorschläge sollten grundlegend geprüft und in den BVWP 2030 aufgenommen werden. Längere Güterzüge schaffen eine wichtige Grundlage um das Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene deutlich erhöhen zu können.

Grundsätzlich gibt es mit Dänemark (835 m) und den Niederlanden (Betuwe-Route, 1.000 m) zwei Nachbarländer, die größere Zuglängen ermöglichen als Deutschland (740 m). Vom Hafen Hamburg nach Dänemark gibt es eine Strecke, die seit Kurzem für 835 m lange Züge befahrbar ist. Einen Anschluss für 1.000 m-Züge an die Betuwe-Route gibt es bislang nicht.

Im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik steht dazu:

---

<sup>166</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Aktionsplan Güterverkehr und Logistik - nachhaltig und effizient in die Zukunft, November 2015, S. 17.

<sup>167</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Aktionsplan Güterverkehr und Logistik - nachhaltig und effizient in die Zukunft, November 2015.

<sup>168</sup> Ebd., S. 17.

<sup>169</sup> Ebd., S. 17.

„Eine Überführung in den Regelbetrieb setzt erhebliche Investitionen voraus. Im Rahmen dieser Forschungs- und Entwicklungsarbeiten wurden die Relationen identifiziert, auf denen Güterzüge bis 1000 m aufgrund der Verkehrsnachfrage sinnvoll sind. (...) Es ist geplant, noch in dieser Legislaturperiode eine Untersuchung der Verlängerung von rund 100 örtlich benannten Überholgleisen im deutschen Schienennetz auf eine Nutzlänge von 750 m durchführen, die nach Abschluss veröffentlicht wird.“<sup>170</sup>

In Frankreich werden dagegen aktuell 1.000-1.500 Meter lange Züge getestet. Ab 2018 sollen Züge mit Länge von 1000 bis 1500 Metern in den Regelbetrieb aufgenommen werden. Die NaturFreunde fordern die Veränderung des BVWP 2030, damit auch in Deutschland Zuglängen von 1000 bis 1500 Metern möglich werden. Die NaturFreunde fordern hierfür die Auflage eines „Sonderinfrastrukturprogrammes Schiene“ in der nötigen Höhe, um zu einem zügigen Um- und Ausbau der infrage kommenden Zugstrecken zu gelangen.

### **3.3. Bundeswasserstraßen**

Die Beschreibung des Zustandes der Bundeswasserstraßen ist katastrophal. Die Feststellung, dass aufgrund der Altersstruktur und aufgeschobener Erhaltungsinvestitionen aus der Vergangenheit ... zunehmend kritische Bauwerkszustände feststellbar<sup>171</sup> sind, ist völlig inakzeptabel. Weiter das Ministerium: „Der Anteil der Bauwerke, die in den kritischen oder zumindest in den erhöhte Aufmerksamkeit erfordernden Notenbereich eingeordnet werden, nimmt stetig zu. Auch wenn die Zustandsnote allein keinen unmittelbaren Aufschluss über den Umfang der erforderlichen Maßnahmen gibt, lässt sich auf Basis statistisch abgesicherter Erfahrungswerte ableiten, dass für etwa 18 % des Anlagenbestandes mit der Zustandsnote „nicht ausreichend“ bzw. „ungenügend“ oder „ausreichend“ innerhalb von 10 Jahren eine große Grundinstandsetzung oder ein Ersatzneubau notwendig sind. Für die besonders wichtigen Bauwerkstypen ergibt ...“.<sup>172</sup>

Der Zustand von 85 % aller Schleusenanlagen, 73 % aller Wehranlagen, 87 % aller Pumpwerke ist „nicht ausreichend bzw. ungenügend oder ausreichend“.<sup>173</sup> Bei den Dükeranlagen (45 Prozent), Durchlässen (33 Prozent) und Brücken (49 Prozent) sind die unzureichenden Bauzustände ebenfalls alarmierend. Grund für diesen nicht akzeptablen Zustand sind die fehlenden Investitionen in der Vergangenheit und die Bevorzugung des Neu- und Ausbaus von Straßeninfrastruktur. Die Bundesregierung muss hier unmittelbar umsteuern. Die Aussage, dass der Grund für diesen bedauernswerten Zustand vieler Einrichtungen an Bundeswasserstraßen „unterlassene Erhaltungsinvestitionen aufgrund zu knapper Finanzierungsansätze seit etwa zwei Jahrzehnten“<sup>174</sup> sei und dies „zu

---

<sup>170</sup> Ebd., S. 17.

<sup>171</sup> Ebd., S. 31.

<sup>172</sup> Ebd., S. 31.

<sup>173</sup> Ebd., Tabelle 5: Zustand ausgewählter Bauwerkstypen an den Bundeswasserstraßen, S. 31.

<sup>174</sup> BVWP 2030, S. 30.

kumulierenden Substanzverlusten geführt<sup>175</sup> habe, ist eine Bankrotterklärung der bundesdeutschen Verkehrspolitik.

Wenn weiter analysiert wird, dass bei 50 Schleusenanlagen, 30 Wehranlagen, 30 Dükeranlagen, 10 Pumpwerken und 110 Brücken ein „Ersatz-Neubau oder große Grundinstandsetzungen innerhalb von 10 Jahren erforderlich sind“<sup>176</sup>, zeigt das den besorgniserregenden Zustand der Bundeswasserstraßen.

Auch die klare Feststellung, dass „bei technischen Nutzungsdauern der genannten Anlagentypen von rd. 80 Jahren ... die Altersstruktur (zeigt), dass eine Vielzahl der Anlagen an den Bundeswasserstraßen diese erreicht oder bereits überschritten hat“<sup>177</sup> zeugt von dringendem Nachholbedarf in die Ersatzinvestitionen im Bereich der Bundeswasserstraßen.

Die NaturFreunde Deutschlands teilen die Analyse im BVWP 2030, dass „in den kommenden Jahren [ein] überdurchschnittlich steigende[r] Ersatzinvestitionsbedarf der Anlagen an den Bundeswasserstraßen“<sup>178</sup> aufgrund deren Altersstruktur notwendig ist. Aufgrund der klaren Analyse im BVWP 2030 erscheinen die Ansätze für Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen für Bundeswasserstraßen im Zeitraum 2016 bis 2030 in Höhe von 16,2 Milliarden Euro<sup>179</sup> für deutlich zu gering.

**Die NaturFreunde Deutschlands fordern die Ansätze für Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen für bestehende Bundeswasserstraßen deutlich anzuheben und den zunehmenden Substanzverlust, der mittelfristig auch mit hohen Risiken verbunden sein kann, zu beseitigen.**

---

<sup>175</sup> Ebd.

<sup>176</sup> Ebd., Tabelle 5: Zustand ausgewählter Bauwerkstypen an den Bundeswasserstraßen, S. 31.

<sup>177</sup> BVWP 2030, S. 30.

<sup>178</sup> BVWP 2030, S. 30.

<sup>179</sup> Ebd., Tabelle 2, S. 14.