Der A 860-Stadttunnel und die Bundesverkehrswege-planung. Was bedeutet die anstehenden Überprüfungen für die Stadtautobahn und B 31 West?

Videokonferenz von STATT TUNNEL.DE am 14.03.2022

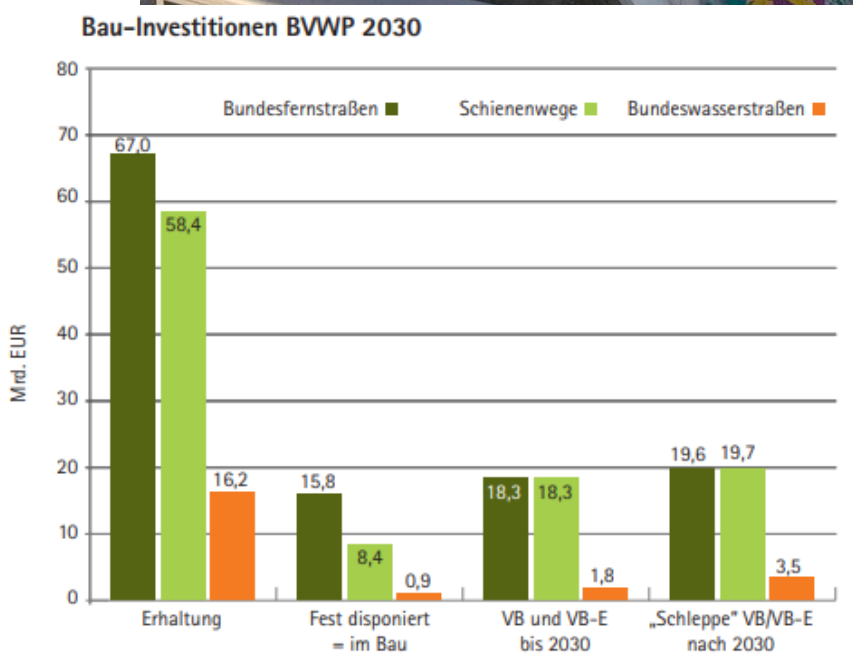
Dr. Werner Reh, Sprecher BUND AK Verkehr

Der BVWP 20320 und der Fernstraßenbedarfsplan 2030

BVWP 2030 ist **Investitionsrahmenplan**. Er enthält

- 1052 Fernstr. „Vordringl. Bedarf“/fest disponiert: bis 2030
- Ba-Wü: 136 FStr.projekte, die bis 2030 gebaut sein sollen

- Plan basiert auf (Wahlkreis-)Wunschlisten statt Verkehrskonzepten
- „Priorisierung“ v.a. durch Nutzen-Kosten-Analyse (NKA): die unterschätzt die Kosten massiv, überschätzt die Nutzen massiv
  - Über 75% der Nutzen durch monetarisierte Zeitgewinne (Pkw; Betriebskosten Lkw): Straßenbau → höheren Geschwindigkeiten
  - 99% der angemeldeten Projekte → Bedarf im BVWP
- Finanziert ist max. 1 Drittel der Vordringl. Projekte, eher weniger
- Alternativen wurden nicht geprüft (geringere Dimensionierung, Bahn/ÖPNV u.a.) obwohl durch europäisches und deutsches Recht vorgeschrieben ist, alle „sinnvollen Alternativen“ zu „ermitteln“, zu „beschreiben“ und zu „bewerten“
- Öffentl.beteiligung ist nicht ergebnisoffen: Pseudobeteiligung: 39.000 Einwender von 2016 warten bis heute auf eine Antwort
- Planungsziel: Straßenverkehr steigern (d.h. auch: mehr CO2)



Rahmenbedingungen haben sich ggü. 2016 (Verabschiedung BVWP/Fernstraßenausbaugesetz) grundlegend geändert

- Bundesverfassungsgerichtsurteil 24.3.2021: Klimabudgets einhalten -> Halbierung CO2-Emissionen Verkehr bis 2030
  - Eröffnungsbilanz BMWK 01/22: Antriebswende reicht nicht
- 10.3.2022 („Brückengipfel“): 400 BAB-Brücken jährlich instandzu-setzen/erneuern. 4.000 in den nächsten 10 Jahren.
  - Wissing: plus 1 Mrd. € p.a. BAB-Brücken (Lindner: 2 Mrd./a)
  - Ausgaben zZ (Plan 2021): 4,3 Mrd. Erhalt; 1,5 Neu-/Ausbau
- BUND-Rechtsgutachten 10/2021: BVWP 2030/Fernstr.-Bedarfsplan 2016 rechtswidrig: Kein Klimaziel, keine Alternativenprüfung. Daher entfällt Bindungswirkung für Bauprojekte
- UVP-G Novelle 2017: umfassende Klimaschutzbetrachtung mit Lebenszyklusemissionen, Eingriffen in C-Senken, in Bauphase
  - Klimaschutzbeitrag UVP („Klimaverträglichkeitsprüfung“)

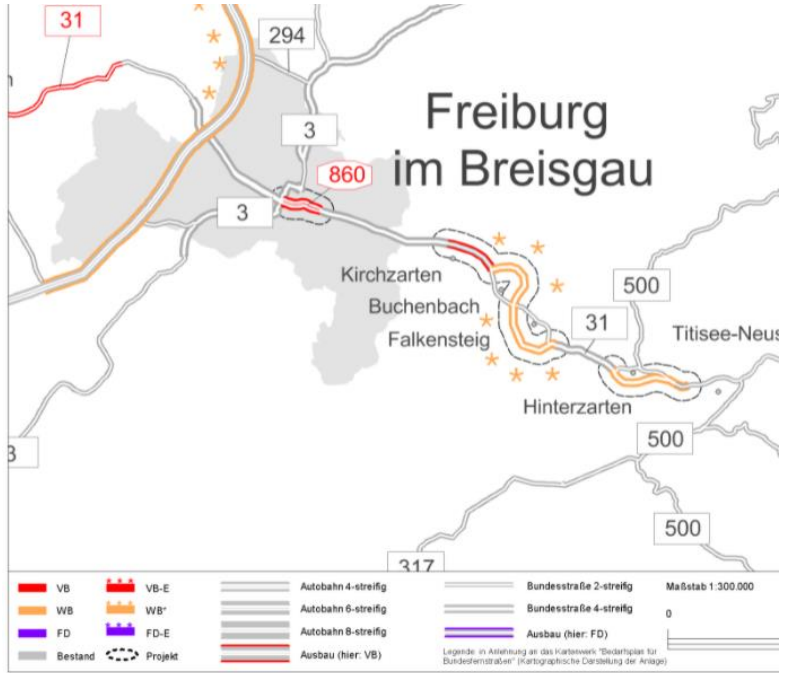
Vortrag S. Krause (BMDV), Brückengipfel 10.3.2022

Die Talbrücke Rinsdorf an der A45 wurde bereits am 6. Februar gesprengt. © Rene Traut/dpa

Die A 860/B 13 Freiburg-Hinterzarten im BVWP 2030

- Schwaches Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV 3,0); „mittlere städtebauliche“, keine raumordnerische Bedeutung. Begründung der VB-Einstufung: „hohe städtebauliche Bedeutung“.
- 85 % der B 13-Nutzen durch Zeitgewinne (höhere Geschwindigkeit)
- Stadttunnelprojekt hängt zusammen mit allen B 31-Projekten. Weder Stadt-BAB noch durchgehende BAB sind umsetzbar
  - Verkehrsprognose 2030: 21.000 Kfz/24 h; B 31 FR 2019: 35.000. Falkensteig: 16.000 („Weiterer Bedarf“, also nach 2030)
- Ausbau zieht zusätzlichen Transitverkehr an mit starken Belastungen überall wo keine Tunnel geplant werden
- Jährliche CO2-Emissionen durch den Bau („graue Energie“) und Betrieb des Stadttunnels von 3.436 Tonnen CO2-Äquivalente: Der Stadttunnel ist ein Klimakiller
- Stadttunne-Realisierung würde nachhaltige Mobilitätskonzepte in FR auf Jahrzehnte erschweren oder verhindern

Nr.	Kriterium	Beschreibung Differenz Planfall-Bezugsfall		Bewertung Nutzen [Mio. €/a]	Barwert [Mio. €]
1.3	Kohlendioxid-Emissionen (CO_2) (bestehend aus CO_2 aus Betrieb und CO_2-Äquivalenten aus Lebenszyklusemissionen)	3.436,374	t/a	-0,499	-11,224
1.4	Luftschadstoff-Emissionen				
	Stickoxid-Emissionen (NO_X)	1,036	t/a	-0,016	-0,359
	Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	60,025	t/a	-0,004	-0,084
	Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	0,539	t/a	-0,001	-0,021
	Feinstaub-Emissionen	0,132	t/a	0,005	0,118
	Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2)	-0,013	t/a	0,000	0,004



Vier Gelegenheitsfenster zur Änderung des BVWP bzw. des Bundesfernstraßen-Bedarfsplans 2030

1. Dialogprozess für „Infrastrukturkonsens“: Einigung über Umsetzungsprioritäten für den BVWP 2030
2. Reform Umweltverträglichkeitsprüfung, UVP, und Strategische Umweltprüfung: „Klimaverträglichkeit“ muss geprüft werden auf der Basis von Lebenszyklus-bilanzen („graue Energie“), Eingriffe in CO2-Senken wie Wälder etc., während der Bauzeit. **Gilt sofort!**
3. Bedarfsplanüberprüfung 2022/2023
4. Neuer BVWP/Bundesmobilitätsplan mit „neuen Zielen und Kriterien“

BUND-Beteiligungs-konzept Verkehrs-infrastruktur

BMV Wissing will Infrastruktur-konsens. Gibt durchaus intensive Diskussionen mit Umwelt-NGO

Dr. Volker Wissing

Oliver Luksic

Michael Theurer

Chancen des Dialogprozesses zur Bedarfsplan-überprüfung 2022/23 nutzen

Ziel laut Koalitionsvertrag

- neuer Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen: „parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung“ wird das BMDV „einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die **Prioritäten bei der Umsetzung** des geltenden Bundesverkehrswegeplans“
- „Bis zur Bedarfsplanüberprüfung … gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte“ in der Bundesregierung
- Beginn? Sinnvoll wäre Start im Frühjahr 2022
- Bisher noch keine Aussagen zum Beteiligungsprozess …
- **Vmtl. keine Diskussion über einzelne Projekte. Chance für BI und Aktive vor Ort ist Einigung über laufende Projekte: Briefe, Gespräche an Fraktionen: Falsche Annahmen, Kostensteigerung, Widerstand, Klima-/Stadtziele …**

Reformvorschläge des BUND:

- Stärkung der Klima- und Naturschutzziele und -verfahren
- Kritik und Alternativen der Bewertungs-/Priorisierungs-verfahren (v.a. monetarisierte Zeitgewinne Pkw, Betriebskosteneinsparungen …)
- Reformeckpunkte Raumordnungs- & Städtebau
- Echte Wirtschaftlichkeitsprüfung (Kosten-Wirksamkeit, Kosteneffizienz)
- Neue und einfache Bewertungs- und Priorisierungsverfahren, die auf Projekte anwendbar sind
- Konzepte der Netzentwicklung und –priorisierung (Europäische Korridore, Verlagerung …)
- Wie können Alternativen geprüft werden?
- Internationale Vorbilder guter Verkehrswegeplanungen (Schweiz, Frankreich)

Bedarfsplanüberprüfung 2022/2023

- Überprüfung turnusgemäß alle fünf Jahre
- In der Vergangenheit fand bei den Fernstraßen keine Überprüfung statt: es hieß nur, der Verkehr wächst, alle Projekte sind gerechtfertigt. Umgesetzt wurden aber nur etwas mehr als ein Drittel
- Zum Bedarfsplan ist neue SUP erforderlich, zur Einhaltung der Klima- und Biodiversitätsziele und zur Prüfung von Alternativen
- Zur SUP muss Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen
- Der Bundestag beschließt Bedarfsplan als Gesetz
- **Aktiv werden mit Informationen über einzelne Projekte. Mehrheiten vor Ort anstreben. Diskussionen vor Ort. Briefe, Gespräche MdB …**

BUND Vorschläge:

- Reform Bewertungsverfahren (NKA), Kosten-Wirksamkeitsanalyse, Raumordnung und Städtebau
- Kritik der Verkehrsprognose 2040 (soll Ende 2022 vorliegen)
- Rechtliche Leitplanken Naturschutz und Biodiversität
- Effektive Öffentlichkeitsbeteiligung
- Alternativenprüfung und –bewertung
- Verlagerungs- und Netzkonzepte

Neuer BVWP 2040 bzw. Bundesmobilitätsplan

Ziel laut Koalitionsvertrag

- „Wir werden auf Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg bringen."
- Ist das nicht ein Abmoderieren des BVWP 2030 und ein Aufruf, diesen schnellstmöglich zu beenden?
- Verkehrsprognose 2040 wird Ende 2022 vorliegen („Basisprognose"). Darauf folgt 2. Szenario
- Transformation zu zielorientiertem Bundesmobilitäts-plan ist großes Projekt, das mindestens 2 Jahre dauert. VCD-Gesetzesentwurf hat 120 Seiten. Evtl. ist eine Enquete-Kommission des Bundestags nötig.
- BUND wird Transformationskonzept vorlegen.
- Gefahr: Mit Blick auf den neuen BMobP werden erst einmal die Projekte des BVWP 2030 weitergebaut!

Jan Werner: Präsentation VCD-Webinar Bundesmobilitätsgesetz vom 10.02.3022 (Screenshot)

Fazit

Auf allen Ebenen aktiv werden: Vor Ort, auf Landesebene und in der FR-Region. Die organisierte Unverantwortlichkeit, das Schwarze Peter-Spiel muss überwunden werden: Beschlüsse Stadt-/Gemeinderäte, Kreistage herbeiführen.

Wichtige Argumente: Klima- und Landschaftsschutz, knappes Geld.

Problem: In Wirklichkeit ist die Bundesverkehrswegeplanung ein orientalischer Basar mit dem Unterschied, dass die Produkte kostenlos sind (Bund zahlt 100 %) und: je überdimensionierter geplant wird, desto mehr Geld fließt (das dann an die regionale Bauindustrie weitergereicht wird). Kosteneffizienz spielt keine Rolle.

Aktivität, Widerstand & Alternativenentwicklung lohnen sich.

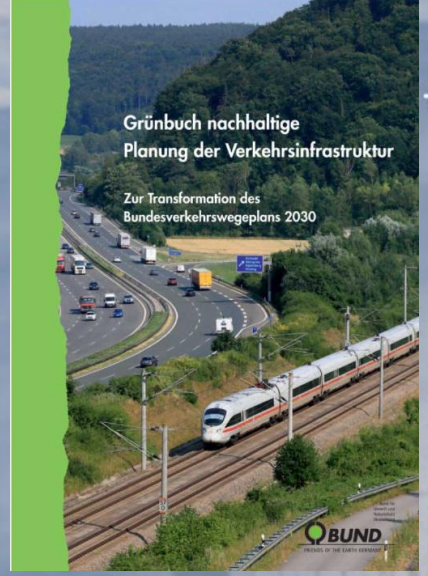
Sonderproblem: Stadttunnel als „Grünes Projekt“ (FR – Land … bei der BT-Fraktion sieht das evtl. anders aus).

Straßenbau stoppen ist BUND-Scherpunktthema 2022/23. Gewinnen können wir nur gemeinsam, mit Unterstützung/Aktiven vor Ort.

BVerfG: Zögerlicher Klimaschutz verfassungswi..
goeppel.de

Protestaktion der BUNDjugend am 4. Oktober.

Zwei Monate später ist die Schneise komplett gerodet.



Vielen Dank für Eure/Ihre Aufmerksamkeit

Mehr infos: www.bund.net/mobilitaet
E-Mail: w.reh@bund.net