Klimaschutz mit neuen Straßen? Der BVWP 2030 und die L 239.

10 Thesen zur Infrastrukturwende als Voraussetzung nachhaltiger Mobilität.

Gymnasium am Werreanger,
Lage. 12.5.2015. B 239 Nein Danke

Dr. Werner Reh
Leiter Verkehrspolitik BUND

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

BUND

FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Gestellte Fragen …

- Mit welchen Problemen befasst sich der Bundesverkehrswegeplan?
- Ist das nachhaltig, kann eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung erreicht werden?
- Geht es um Erhalt und Reparatur – oder um Neubau?
- Welche Rolle spielt der Bahnverkehr?
- Welche Rolle spielt Geschwindigkeit?
- Bedeutet mehr Mobilität automatisch mehr Verkehr?
- Und was heißt das alles für Lage, Bad Salzuflen und Lippe ??

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

BUND

FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

1. Der BVWP 2030 hat die Innovationen der Grundkonzeption gestoppt und ein Rollback gestartet.

Innovationsversprechen

- Erhalt sichern. Erhalt vor Neubau
- Reform des Bewertungsverfahrens (Reduktion Wirkungen der Zeitgewinne in der NKA)
- Qualitätskontrolle der Verkehrsprognosen
- Modal/regional integr. Prognosen
- Durchfinanzierter Plan
- Gute Beteiligung
- Zusammenhängende Netze planen (Bundesnetzplanung). Keine Projekte „auf Zuruf“

Realität des BVWP 2030

- Erhalt 70% Inv. Vorrang Neubau
- > 90% der NKA-Nutzen im BVWP 2030 durch monetarisierte Zeitgewinne (oft nur Sekunden)
- Gut bei Gesamtprognose, nicht aber bei den Projektprognosen
- Isolierte Planung Verkehrsträger
- Erhalt & Ausbau nicht finanziert
- Pseudobeteiligung
- Keine Netzplanung sondern Einzelprojekte. BAB-Prestigeprojekte (BAB), Wahlkreisprojekte (OU)

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

BUND

FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Spatenstiche oder Prioritäten…?

Die Menschen in Oberau sind "ihrem" Minister dankbar

2. Nach dem BVWP ist vor dem BVWP: Plan wird bald aufgeknöpft und zu rollierender Planung

- Bewertung der von 39 Bahnprojekten soll „im Sommer“ vorliegen (Knoten-, Strecken): Verlagerung Güter Schiene -7/9 Mio. t. CO2
- Gutachten „Kombiverkehr“ ebenfalls
- Neue Verkehrsprognose beauftragt
- EU-Beschwerde BUND gegen BVWP (von EU-Komm. aufgegriffen (BMVI: 11.5.2017)
  - Gesamtplanwirkung nicht ermittelt (CO2)
  - Umweltschäden im Umweltbericht nur doku-mentiert. Keine Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen definiert.
  - Alternativen wurden nicht geprüft – trotz 39.000 Stellungnahmen

Kommission der Europäischen Gemeinschaften
Generalsekretariat
Rue de la Loi, 200
B- 1049 Brüssel
BELGIEN

BAUMANN RECHTSANWÄLTE
Partnerschaftsgesellschaft mbB

EU-Beschwerde

zur Europäischen Kommission

© Baumann Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB

Für den Beschwerdeführer,

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) –
Friends of the Earth Germany,
Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin,

BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

3. Trotz erstmaliger Strategischer Umweltprüfung (SUP) hatte das „Modul“ Umwelt null Wirkung

- Das Modul Nutzen-Kosten-Analyse hatte stärkste Wirkung (monetarisierte Zeitgewinne)
- An zweiter Stelle steht die städtebauliche Anlalyse
- An dritter die Raumordnung (Raumwirksamkeitsanalyse); erneut Zeitvorteile
- Die Umweltbewertung dokumentiert präzise die Eingriffe, verzichtet aber vollständig auf Maßnahmen: 12 von 12 Umweltzielen wurden verfehlt: Flächenverbrauch, Beeinträchtigung Natura 2000-Gebiete, Landschaftszerschneidung (Neubau)

Umwelt Bundesamt

Home > Bundesverkehrswegeplan besteht eigene Umweltprüfung nicht

Bundesverkehrswegeplan besteht eigene Umweltprüfung nicht

Krautzberger: Deutlich mehr Gelder auf Schiene umschichten

Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) verfehlt elf der zwölf im eigenen Umweltbericht gesetzten Ziele. Das ist das Ergebnis einer ersten Analyse durch das

Bilanz Umwelt: U-Bericht dokumentiert die Schäden. Bleibt folgenlos für VB-Einstufung

Vgl. Umweltbericht zum BVWP 2030, S. 161

Tab. 35: Beschreibung der Umweltauswirkungen der Projekte des Vordinglichen und des Weiteren Bedarfs (VB/VB-E/WB/WB*) je Verkehrsträger

Kriterien		Straße	Schiene*	Wasser-straße	Einheit
1. Monetarisierte Kriterien					
1.1	Geräuschbelastung innerorts				
	- Neubelastete oder stärker Belastete	153.179	914.568	-	Einw.
	- Entlastete	1.369.474	1.775.839	-	Einw.
1.2	Geräuschbelastung außerorts	12.784	165	-	Tsd. qm
1.3	CO_2-Emissionen	917.932	-961.818	-345.498	t/a
1.4	Emission von Luftschadstoffen	35.644	-4.516	-1.564	t/a
2. Nicht monetarisierte Kriterien					
2.1	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen	1.903,2	211,3	2.099,5	Fläche [ha]
2.2	Erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten				
	- nicht ausgeschlossen	516	117	33	Anzahl Gebiete
	- wahrscheinlich	199	31	16	Anzahl Gebiete
2.3	Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen der BfN-Lebensraumnetzwerke	1.642,9	256,1	146,2	Fläche [ha]
	Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen sowie Achsen/Korridoren der BfN-Lebensraumnetzwerke				

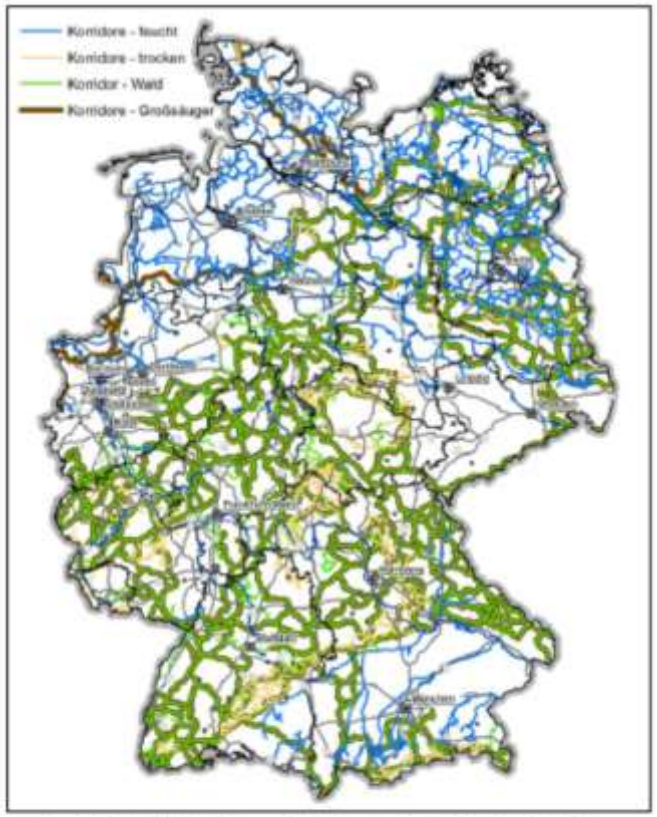
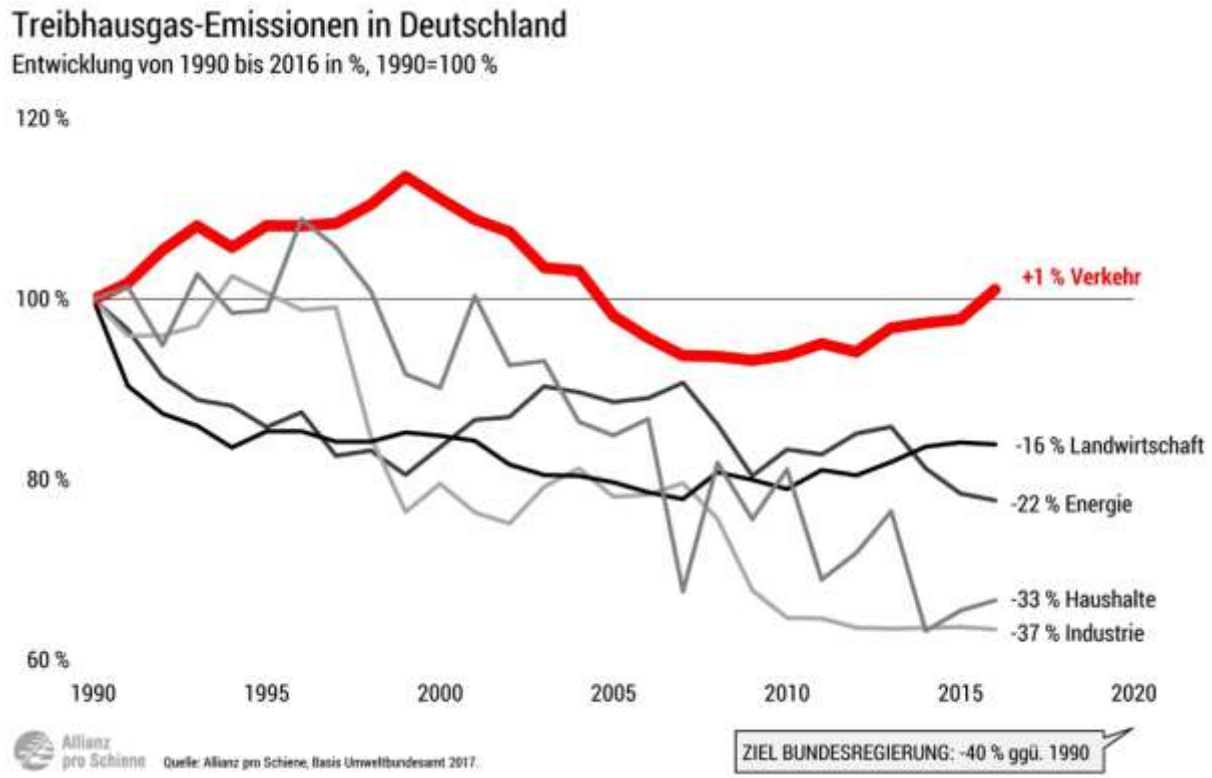


Abb. 17: Netz der national bedeutsamen Lebensraumachsen und -korridore (Kriterium 2.4.1a)

BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

4. Der BVWP erhöht den CO2-Ausstoß noch weiter durch Kapazitätsausweitung des Straßennetzes

- CO2-Anstieg im Verkehr betrug 3,4% 2016 zu 2015
- Der einzige Sektor mit höherer CO2-Emission 2016 als 1990
- Vorgabe 2020: -10 Mio Tonnen/2012. Real plus 10-15 Mio t.
- Bis 2030: minus 40%, bis 2050: minus 95% THG im Verkehr



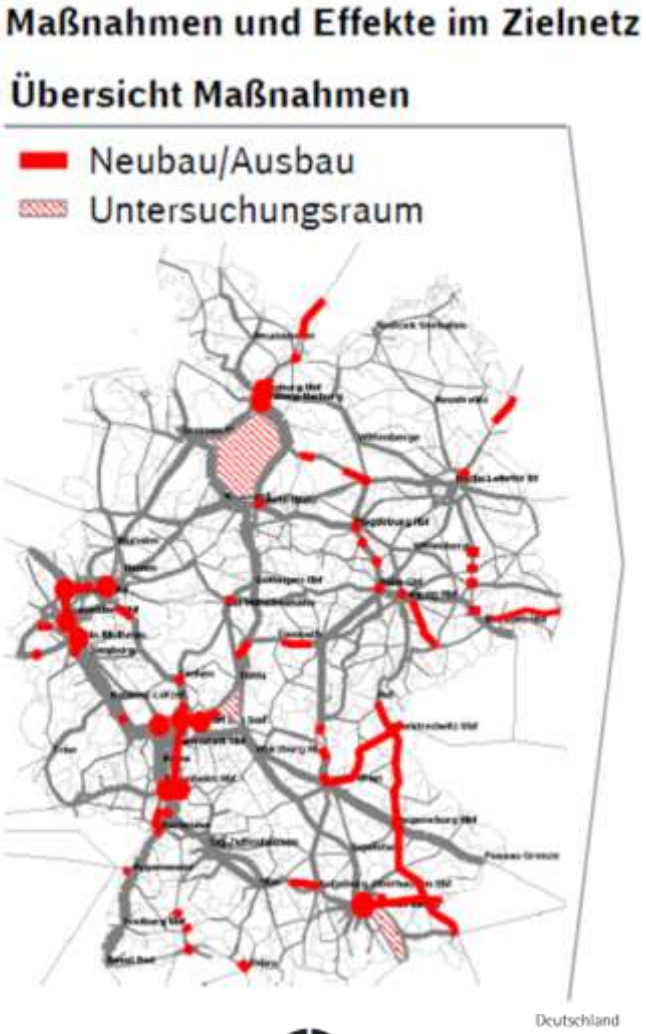
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

BUND

FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

und weil die entscheidenden Ausbaumaßnahmen beim Bahnnetz fehlen

- Ausbau der **fünf Großknoten** (HH, Köln, Frankfurt/M., Mannheim und München) und weiterer Knoten noch nicht geplant und bewertet (> 5 Mrd. Euro fehlen)
- Schienennetz ist nicht durchgängig für europäische Standardzüge mit 740 Meter Länge befahrbar.
- Verdoppelung der Güterverkehrs-leistung Schiene ist möglich (kostet zusätzlich 10 Mrd. Euro) → bringt minus 9 Mio. Tonnen CO2 pro Jahr . Kostet nochmal plus 10 Mrd. €.



BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Langfristig: wie geht minus 95% THG im Verkehr? NGO-Konzept „Klimafreundl. Verkehr in D.“ (2014)

- Verkehrsvermeidung: Subventionsabbau + Anlastung externer Kosten an alle V-Träger
  Stadt der kurzen Wege
  Verdoppelung ÖPNV
  Steigerung Radverkehr
  „lebenswerte Städte)
- Effiziente Pkw. E-Mobilität einschl. leichte NfZ
- Verkehrsverlagerung: Verdoppelung Bahnanteile (mit Binnenschiff
- Halbierung Motorisierung bis 2050 (Versorgung EE-Strom!)

Abb. 5.6
Endenergiebedarf im Verkehrssektor nach Energieträgern
Quelle: Berechnungen des Öko-Instituts.

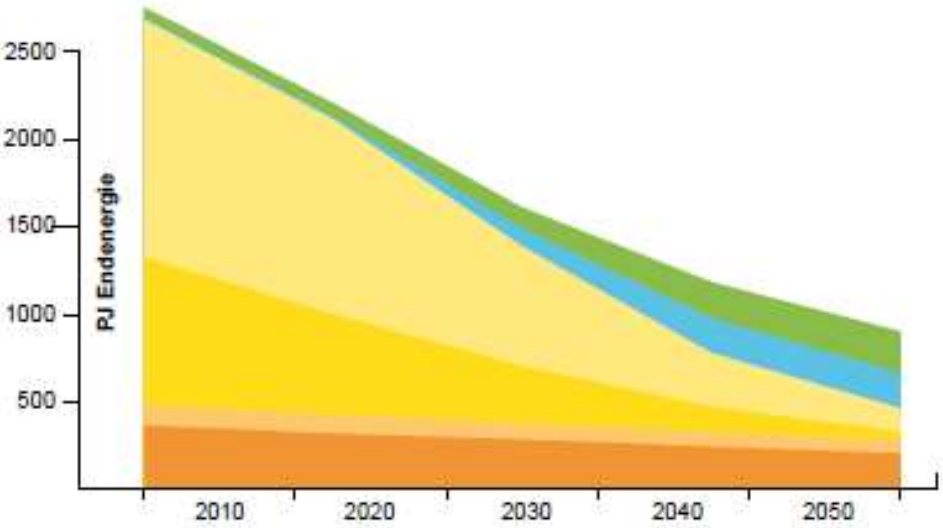
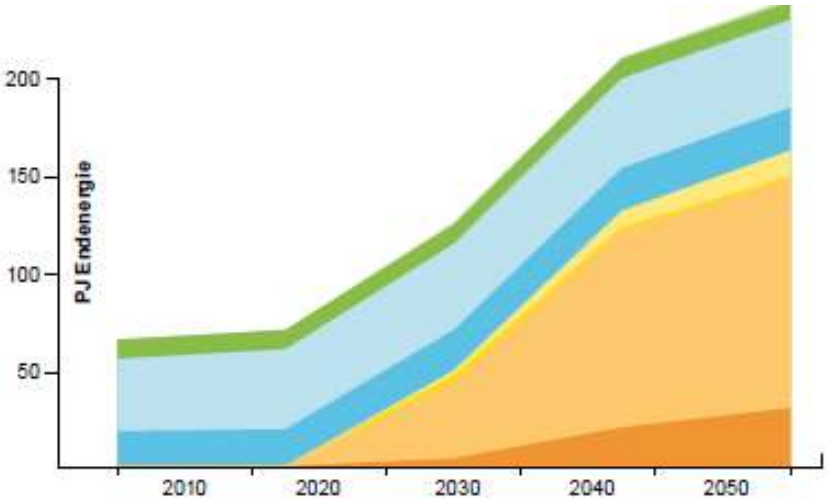


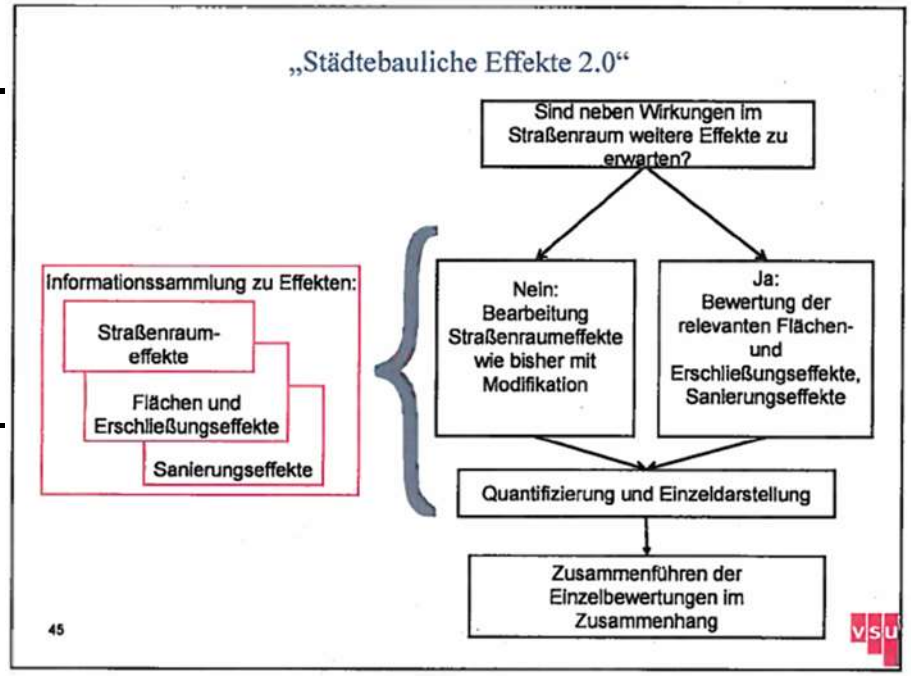
Abb. 5.8
Stromnachfrage des Verkehrssektors
Quelle: Berechnungen des Öko-Instituts.



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

5. Städtebaubewertung ggü. BVWP 2003 verschlechtert. Kein Beitrag zu nachhaltiger Mobilität

- Die positiv angerechneten Effekte sind kaum nachvollziehbar
  - Straßenraumeffekte
  - Flächen-/Erschließungseffekte
  - Sanierungseffekte
- Nicht mit Städten abgestimmt.
- Gefahr, den Vorrang der Innenentwicklung BauGB auszuhebeln:neue Baugebiete im bereich (neuer § 13a BauGB)
- Keine Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung
- Beiträge Lebensqualität und Lärmminderung ungewiss



Deutschland

BUND

FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

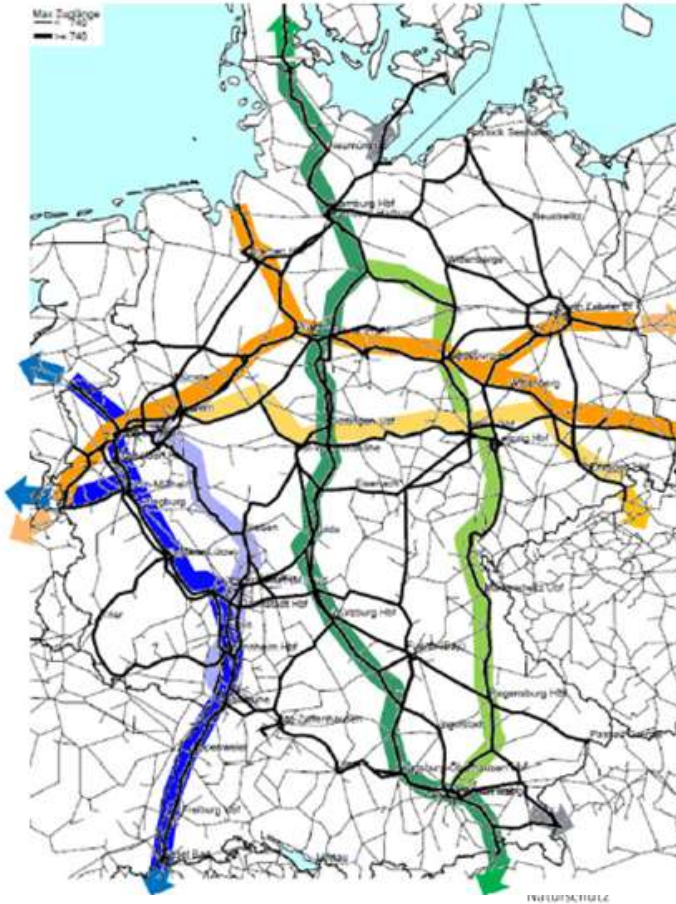
6. Rechtlich geforderte frühe Öff.-/Bürgerbeteiligung war Pseudobeteiligung

- Handbuch gute Bürgerbeteiligung des BMVI, moderne Methoden nicht angewendet: ÖB war
  - Nicht ergebnisoffen (Verwaltung und „ihre“ Monopol-Gutachter entscheiden alleine, haben immer recht)
  - nicht verständlich (NKA-Wirrwarr. Anders: Umwelt)
  - nicht dialogisch (nicht einmal Rückfragemöglichkt.)
  - Nicht effektiv/verbindlich (nur Eingangsbestätigung)
- Alternativen wurden nicht geprüft (TINA) trotz gesetzlicher Vorgabe „alle vernünftigen Alternativen“: emitteln, beschreiben, bewerten.

6. Korrekturen: Weiterentwicklung BVWP ist nötig. Einhaltung 12 Umweltziele möglich (Umplanung).

- Mobilität ist nicht gleich Verkehr
- Gute Verkehrsplanung = erster Schritt
- Einhaltung 12 Umweltziele einschl. CO2-Ziel: **Verlagerung auf Schiene**
- Überprüfung Einzelprojekte und Netzplanung einschl. Schnittstellen (z.B. Binnenhäfen für trimodalen Umschlag): Kombi-V. und Schienenpläne komplett.
- Nachholen qualifizierte Beteiligung
- Regionales Verkehrsmanagement
- Mobilitätskonzepte städt. V/Pendler-V
- Privatisierung und Über-Zentralisierung in BAB-Gesellschaft verhindern

Verbesserungen im Güterverkehr

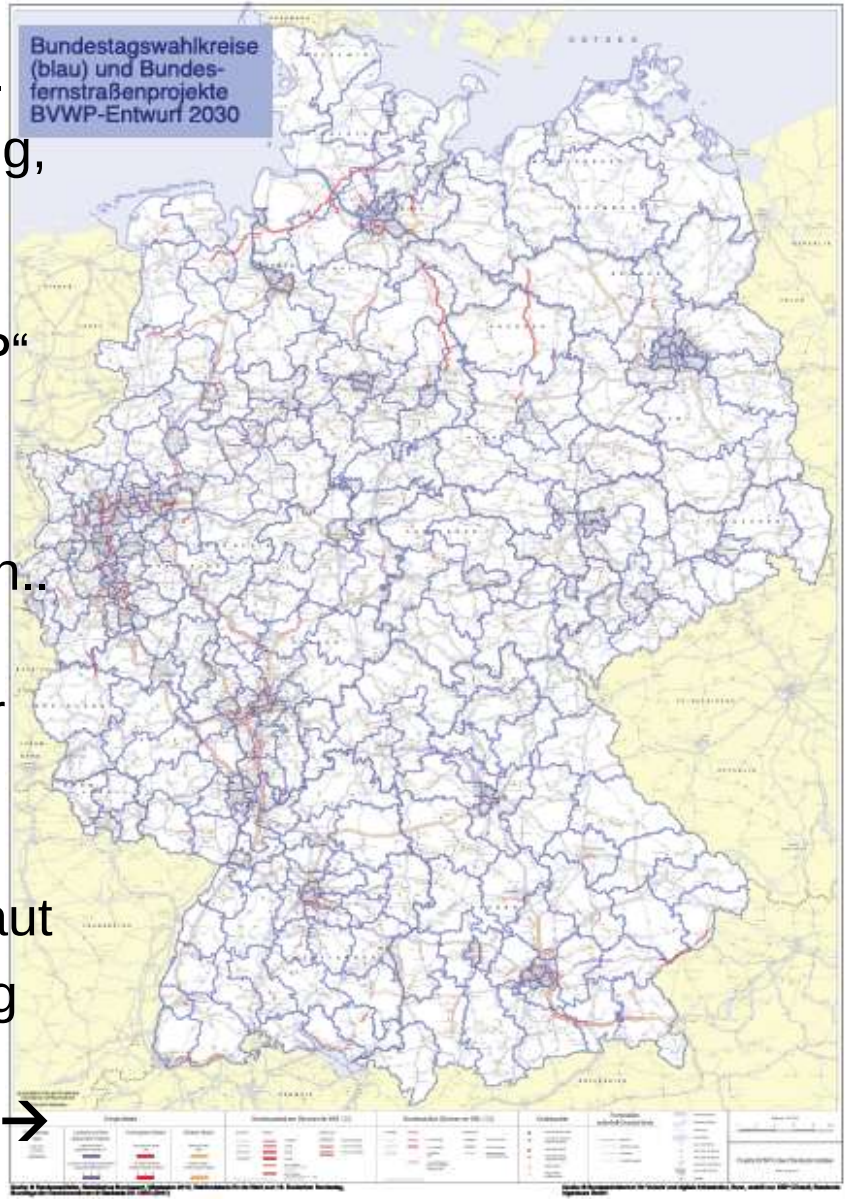


BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

7. Transformation nachhaltige Verkehrsplanung (Infrastrukturwende) und nachhaltige Mobilität

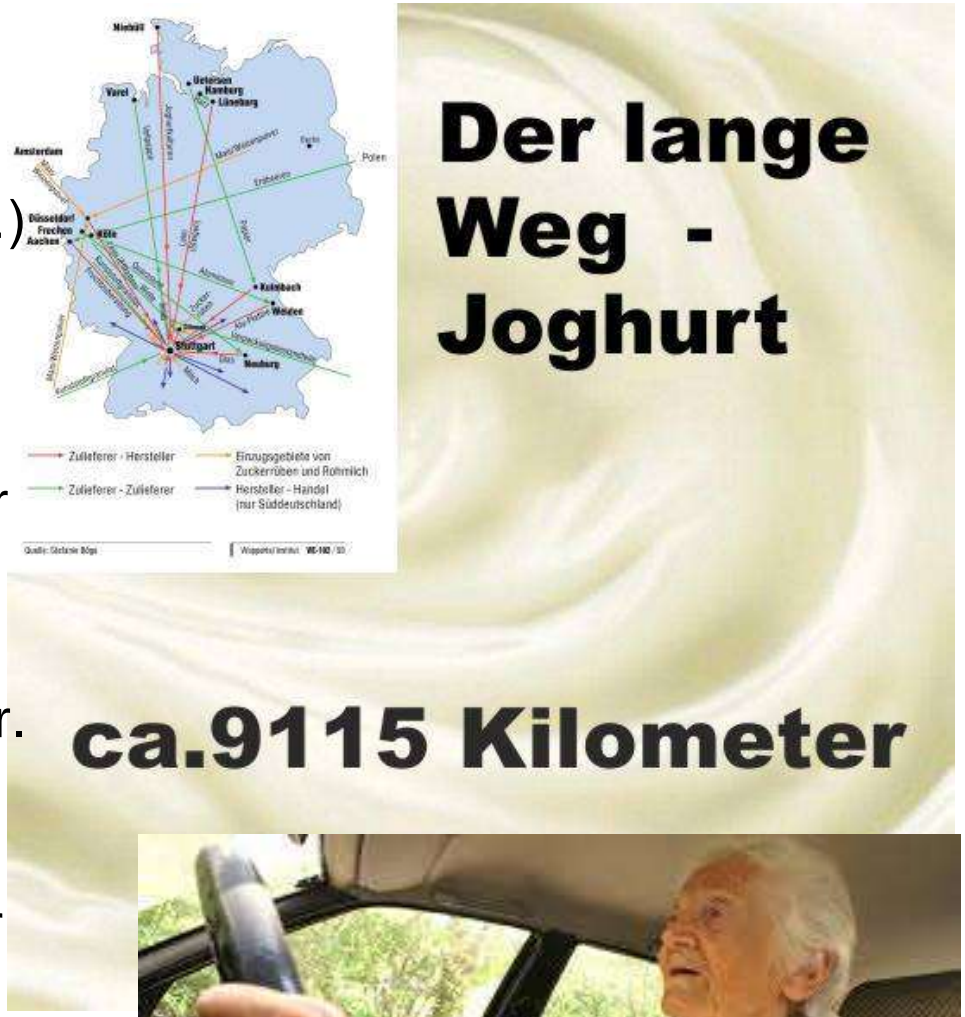
- Strukturelle Reformen: im Verkehrsministerium: Stärkung Grundsatzabteilung, abteilungsübergreifende Kooperation auch in den anderen Verwaltungen
- Bundesnetzplanung und neuer „BVWP“
- Rollierende, 2-jährige Planung mit klaren quantifizierten Zwischenzielen
- Kooperation mit Naturschutzverbänden..
- Regionale und lokale integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanungen für alle Verkehrsträger. Vorbild: Agglomerationsprogramm Schweiz
- Entfernungs- & streckabhäng. Pkw-Maut
- Verkehrsvermeidung und –verlagerung

Statt: jedem Wahlkreise eine Straße→



„Mobilitätsvision 2030“des BVWP

- „Alles bleibt wie es ist (Ressourcen-,Fleischverbrauch, Lebensmittelverschwendung…)
- Plus 40 Straßengüterverkehr. Null Verlagerung auf Schiene
- Zurückgelegte Entfernungen wachsen: Wege werden länger
- Demographie-“Lösung“: „Autofahren mit 100“?
- Jugend wird wieder autoaffiner. Dto.: Frauen & Migranten
- Städte: Autoverkehr bleibt dominant/wird wieder dominanter
- Bahn und ÖPNV stagniert
- Keine Verkehrsvermeidung



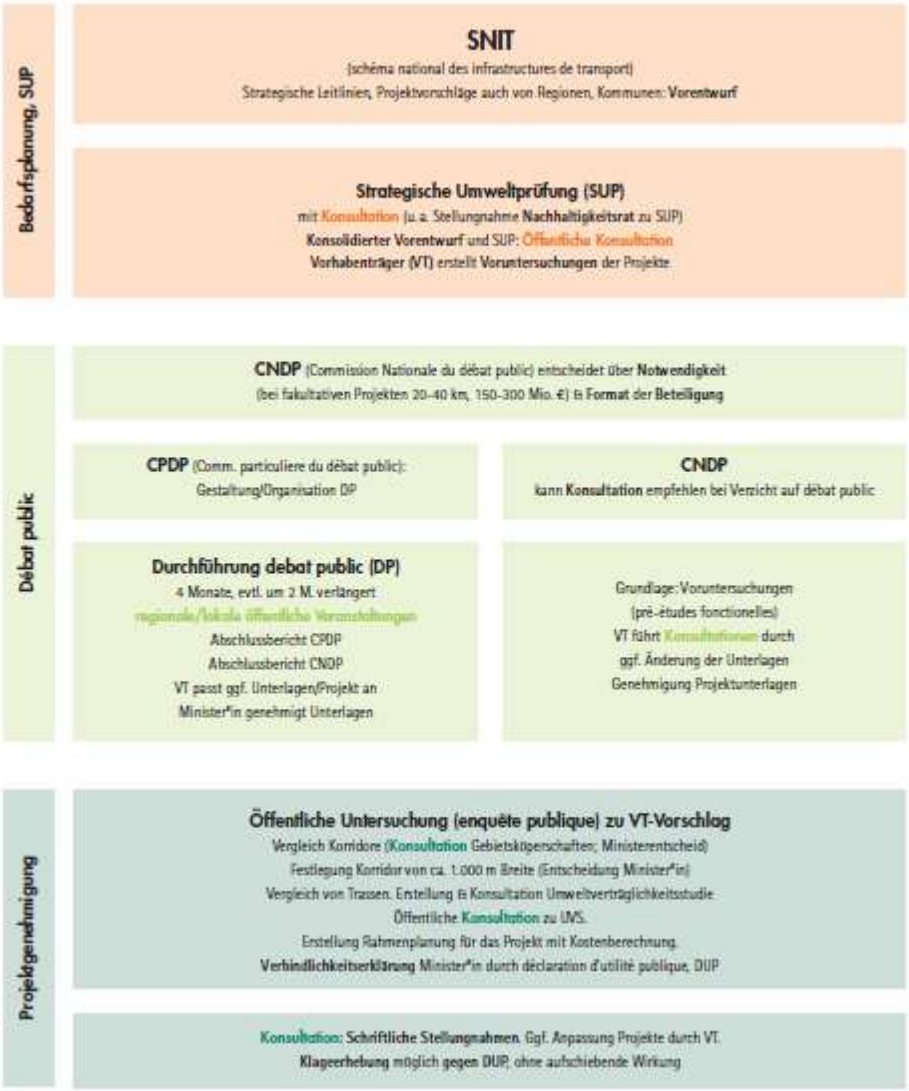
Wie sehen Mobilität & Autos in 2030 aus?

- E-Mobilität …: 6 Mio. E-<u>Autos</u> auf den Straßen
- Selbstfahrende Autos?
- Nutzen statt Besitzen: Carsharing explodiert
- In Städten:
  - Radverkehr wächst
  - weniger Autos in Städten
  - Zuzug in die Städte
- Nachhaltige Logistik + neue Liefer-Logistik …?
- **<u>Digitalisierung</u>** !! Apps+Apps-Apps Online-Handel (KEP) **=Gamechanger**

BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

8. Gute Beteiligung: Andere Länder zeigen wie Beteiligung geht. DE ist LDC bei guter Beteiligung

- Gute Beispiele bei Strassenprojekten: absolute Ausnahmen (Waren an der Müritz)
- DB AG: Dialoge bei allen umstrittenen Projekten (Dialogforum Schiene-Nord: Hannover. Aktuell: Hanau-Würzburg-Fulda): Steile Lernkurven
- BUND-Vorschlag: Dialoge zu 20 Fernstraßenprojekten
- Im Bundestag abgelehnt: Vorbilder Frankreich, DK. NL, AUT, CH, ….



BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Planungsbeschleunigung durch Innovation statt Einschränkung von Bürgerrechten (5-Pkte: BUND)

- „Innovationsforum Planungsbeschleunigung“: Einschränkungen von NGO statt Innovation (BMVI-Vorschläge 24.5.) Angriffe auf NGO, auf europäisches Umweltrecht statt „gute Beteiligung“
- Gegenvorschläge BUND: Halbierung der Planungszeiten durch Innovation
  - BVWP gut priorisieren. Neue Lösungen für umstritt. Uraltprojekte
  - Frühe Beteiligung und echte Alternativenprüfung
  - Arbeit in interdisziplinären Teams und Kooperation über Abteilungsgrenzen hinweg (schon bei den Prognosen)
  - Zusammenarbeit mit NGO
  - Ambitionierte Umsetzung statt Einschränkung des EU-Umweltrechts und Wiedereinführung materielle Präklusion .

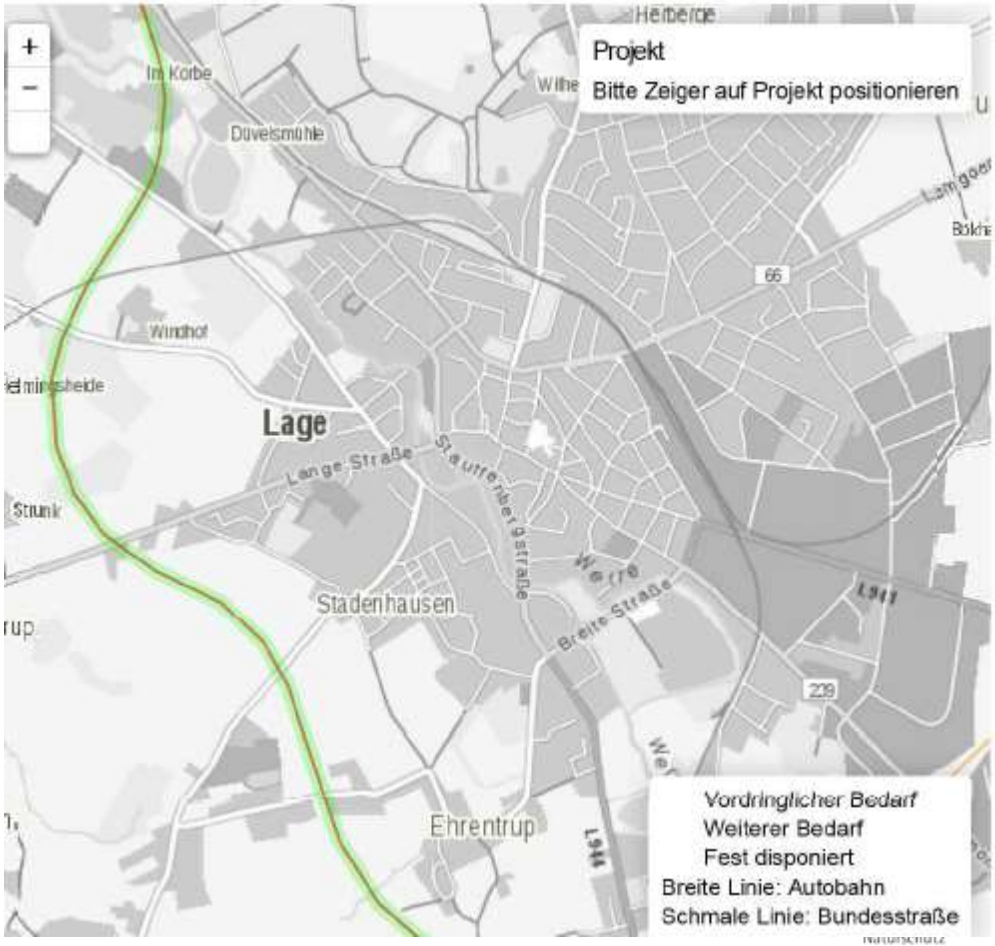
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

BUND

FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

9. B 239 Lage: Angebliche Zeitgewinne gaben den Ausschlag für das hohe NKV

- 20.000 Kfz/Tag prognostiert
- 10% Lkw-Anteil
- Angeblich für großräumliche Verbindungen
- Das heißt, es dürfen keine Zwangspunkte geschaffen sonst ist das „fehlerhafte Abschnitts—bildung“, vulgo: Salamitaktik: insbes. mit B 239 Bad Salzuflen



BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

B 239 Lage/Bad Salzuflen: Nutzenfaktoren:

- 72,5 % Zeitgewinne/ Geschwindigkeit
- 17 % Verkehrssich.heit.

Invest.kosten (Barwert): 79,5 Mio. Euro

Keine Rolle spielen:
- Lärm
- Schadstoffe
- Aufenthalts-/Lebensqualität
- Stadtentwicklung („mitere Bedeutung“)

Klimaschutz: negativ

NKV: > 10

Vmtl. ca. 7 Min. Zeitgewinn (ca. 10 €/Stunde).

1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

		Jährliche Nutzen [Mio. €/Jahr]	Barwert der Nutzen [Mio. €]
Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr	**NB**	**10,190**	**256,651**
Fahrzeugvorhaltekosten		1,149	28,945
Betriebsführungskosten (Personal)		9,250	232,981
Betriebsführungskosten (Betrieb)		-0,209	-5,275
Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege	**NW**	**-0,341**	**-8,592**
Veränderung der Verkehrssicherheit	**NS**	**6,008**	**151,328**
Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr	**NRZ**	**15,306**	**385,520**
davon Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 min		1,391	35,044
Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr	**NTZ**	**0,417**	**10,513**
Veränderung der impliziten Nutzen	**NI**	**3,416**	**86,037**
Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur	**NL**	**-0,176**	**-4,426**
Veränderung der Geräuschbelastung	**NG**	**0,494**	**12,446**
Innerorts	NGi	0,987	24,867
Ausserorts	NGa	-0,493	-12,420
Veränderung der Abgasbelastungen	**NA**	**0,188**	**4,744**
Stickoxid-Emissionen (NO_x)	NA1	0,054	1,349
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	NA2	0,000	-0,010
Kohlendioxid-Emissionen (CO_2)	NA3	0,117	2,939
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	NA4	0,000	0,003
Feinstaub-Emissionen (PM)	NA5	0,018	0,465
Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2)	NA6	0,000	-0,002
Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen	**NT**	**0,246**	**6,196**
Veränderung der Zuverlässigkeit	**NZ**	**0,000**	**0,000**
Gesamtnutzen		**35,749**	**900,422**

10. Alternativen müssen auch bei der B 239 geprüft werden insbes. bei Ketten mehrerer OU

Alle Naturschutzkonflikte im V-Abschnitt müssen gelöst sein.

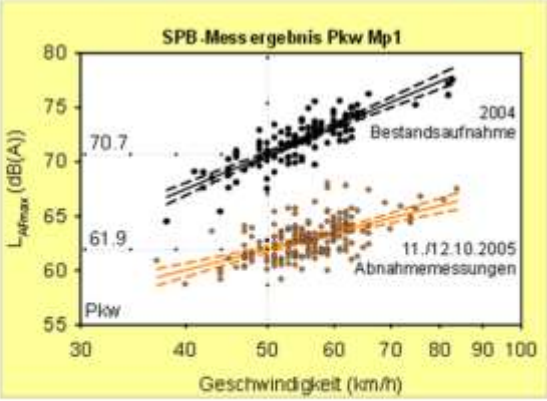
Alternativen:

- Staus wo, wann warum?
- Weiträumige V-Lenkung?
- Bemautung (Lkw-Maut)?
- Innerörtliche Alternativen
- Flüsterasphalt?
- ÖPNV/Radverkehr ausbau-en, Verkehrsberuhi
- Mobilitätskonzepte Unternehmen …?
- Guten Beteiligungs prozess starten

Kontrollprüfungen

Schallpegelmessungen wurden sowohl vor dem Einbau des 2 OPA im Jahr 2004 als auch im Oktober 2005 an zwei Messpunkten in 7,5 m Abstand zum östlichen Fahrstreifen durchgeführt. Die genormten Vorbeifahrtmessungen (Fernfeldmessungen - SPB) mit einer statistisch abgesicherten Anzahl von Kfz zeigen folgende Verbesserungen gegenüber dem ursprünglichen Zustand (Mittelwerte über beide Messpunkte):

bei 50 km/h:	**Pkw**	**8,6 dB(A)**
	leichte Lkw	**5,9 dB(A)**
	schwere Lkw	**5,1 dB(A)**



Fazit: Wege zu nachhaltiger Mobilität (mehr Mobilität mit weniger Verkehr)

- „Das war‘s noch nicht“: BVWP-Korrekturen/Ergänzungen kom.-men (Gutachten, neue Prognose. Plan ist unterfinanziert, Finanzierung umstritten (Pkw-Maut): → post-Dobrindt-Ära
- Innovationen bei Netzplanung und –management nicht blockieren. Rollback-Gefahr durch reaktionäre Debatten über Staus ohne deren Ursachen anzugehen (s. Wahlkämpfe SH, NRW)
- Verkehrswende bleibt Thema (SPD-Programm, „Agora Verkehrswende“…). Infrastrukturwende sine qua non dafür.
- Lösungsorientierte öffentliche Mobilitätsdebatte ebenso
- Gute Beteiligung ebenso
- Nachhaltige Mobilität schließt soziale und ökonomische Aspekte ein. Ziele: Mobilität für alle. Effizientes Gesamtverkehrssystem…
- Konkrete Schritte und Lösungen gehen vor Ort. Größte Defizite: gut organisierte (Bau-)Lobbies und gering qualifizierte Politiker.

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

BUND

FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Weitere Infos:

www.bund.net/mobilitaet

werner.reh@bund.net

BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY