

Entwurf für eine Stellungnahme im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 und dem dazugehörigen Umweltbericht

Ich begrüße, dass es erstmals im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung eine Möglichkeit zur Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan und dem dazugehörigen Umweltbericht gibt.

Bedauerlicherweise wurde auch im neuen Entwurf auf zahlreiche Kritikpunkte der Vergangenheit nur unzureichend eingegangen. Die Umweltauswirkungen des Gesamtplans und der Einzelprojekte werden nicht ausreichend bei der Bewertung der Vorhaben berücksichtigt. Dass das thematisch originär zuständige Umweltministerium mit seiner Expertise vorab nicht in die Erstellung des Umweltberichtes einbezogen wurde, bleibt unverständlich und sollte zumindest nachträglich geändert werden.

Außerdem wird bei der Kosten-Nutzen-Berechnung ein zu starker Fokus auf großteils für individuelle Nutzer*innen nicht wahrnehmbare, meist fiktive Zeitgewinne neuer Strecken gelegt. Die Systematik der Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses stellt übermäßig auf Zeitvorteile ab, die mehrfach in die Berechnung einfließen. Einerseits wird der Zeitvorteil bei der (fiktiven) Verbilligung einer Strecke berücksichtigt, dann fließt der selbe Zeitvorteil ein zweites Mal bei der Bewertung „Verbesserung der Erreichbarkeit“ ein, obwohl beides im Ergebnis identisch ist. Dadurch wird ein Nutzen suggeriert, der durch eine realistischere Betrachtung oft nicht gegeben wäre. Zudem werden Umweltbelastungen systematisch zu niedrig angesetzt. Es fließen bei der Berechnung nicht alle externen Kosten der Umweltschäden eines Verkehrsprojektes ein und mindern den berechneten Nutzen damit unzureichend.

Unabhängig von der Kosten-Nutzen-Rechnung sollte ohnehin nicht ausschließlich ein fragwürdiger Nutzen einer Einzelstrecke für die Bewertung ausschlaggebend sein, sondern verkehrsträgerübergreifende Problemlösungen und Betrachtungen zur Schaffung eines effizienten und umweltfreundlichen Verkehrsnetzes sollten verstärkt als Bewertungsgrundlage herangezogen werden. Denn bislang ist in der Betrachtung der Projekte eine Berücksichtigung verkehrsträgerübergreifender Lösungen und Alternativen nicht vorgesehen. Oftmals könnten durch gezielte Strategien zur Verlagerung von Verkehrsströmen auf umweltfreundlichere Verkehrsträger Neu- und Ausbauprojekte überflüssig werden. Durch Verkehrsmanagement und gezielte Verkehrslenkung kann ein großer Effekt erzielt werden, der teure Erweiterungen ersetzen kann. Dies nützt sowohl den beabsichtigten Klimazielen und setzt Finanzmittel für den Bau und Erhalt dringend benötigter Projekte frei.

Auffällig bei Gesamtplan und Einzelprojekten sind die nicht nachvollziehbaren Datengrundlagen für angestellte Verkehrsprognosen und eine Verkehrsmengenplanung, die ohne Rücksicht auf zu erkennende Trends und Entwicklungen Erfahrungswerte aus der Vergangenheit fortschreibt. Auf neue Entwicklungen wie eine Abnahme der Affinität von individueller Kfz-Nutzung bei jüngeren Menschen, einem Trend zu Carsharing und Radverkehr und Bevölkerungsrückgang bis 2030 wird nicht eingegangen. Damit geht der BVWP von falschen Prämissen aus und die Aussagekraft über den Bedarf der Projekte ist

dadurch gering.

Insbesondere die zu geringe Berücksichtigung der Auswirkungen von Verkehrsemissionen auf das Weltklima ist bei dem Entwurf des BVWP eklatant. Wenn die Bundesregierung ihre Klimaziele nach dem Pariser Klimaabkommen einhalten will, muss auch der Verkehrsbereich seinen Anteil zur CO₂-Reduzierung leisten. Dazu leistet der BVWP keinen Beitrag, denn bei der Bewertung der Projekte werden Klimaeffekte systematisch unterbewertet. Es erfolgt durch die Bewertungssystematik der Kosten-Nutzen-Analysen eine systematische Bevorzugung von Straßenbauprojekten, also der Förderung des Autoverkehrs, weil positive Nutzen von Schienenprojekten gegengerechnet werden mit nichtrealisierten (fiktiven) Zeitgewinnen von nicht umgesetzten und damit negativ bewerteten Straßenbauprojekten. Diese umweltpolitisch kontraproduktive Logik muss durchbrochen werden. Zudem werden höhere Mineralölsteuereinnahmen durch stärkeren Autoverkehr positiv berechnet. Das führt zu einer systematischen Fehleinschätzung von Klimaeffekten. Es wäre eine Aufgabe einer ehrlichen Verkehrsplanung insbesondere auf externe Effekte wie Umwelt- und Klimaschäden zu achten und diese vollständig in der Kosten-Nutzen-Berechnung einzubeziehen.

Aus den Erfahrungen der Vergangenheit lässt sich zudem schließen, dass die Kostenschätzungen für die Bau- und Planungskosten systematisch zu niedrig angesetzt sind und daher zusätzlich unrealistische KNV erzielt werden. Es muss das Ziel eines ehrlichen BVWP sein, dass alle Kosten und Kostenrisiken ernsthaft geprüft werden und in die Kostenschätzung einfließen.

Ein weiteres Problem, ist die ungenügende Erreichung des Umweltziels, den zusätzlichen Flächenverbrauch durch Neubauprojekte zu begrenzen. Der Umweltbericht bemängelt, dass bei Umsetzung des BVWP eine Flächenversiegelung von 3 ha pro Tag erreicht würde. Das ist aus umweltpolitischer und stadt- und landschaftsökologischer Sicht fatal. Gerade in Städten gilt es, bestehende Grünflächen zu erhalten und nicht durch Neubauvorhaben wie die Verlängerung der Autobahn A 100 in Berlin zu zerstören. Die Entsiegelung von Flächen als Ausgleichsmaßnahme für Neuversiegelung muss konsequent bei allen Projekten umgesetzt werden. Bislang wird dieses Ziel nicht erreicht. Darüber hinaus ist der beste Flächenschutz derjenige, der auf die Neuversiegelung verzichtet, anstatt ohnehin knappe Flächen nachträglich aufwändig wieder zu entsiegeln. Oftmals stehen in Städten diese Flächen in entsprechender Größenordnung gar nicht zur Verfügung.

Gerade bei innerstädtischen Bauprojekten, wie den Bau der A 100 in Berlin, muss auch das Ziel der Verbesserung der Lebensqualität berücksichtigt werden, zu der insbesondere auch Luft- und Aufenthaltsqualität sowie Lärmschutz gehören. Wie durch zusätzlichen Verkehr, der bereits überlastete Straßen vollends verstopfen würde, die Lebensqualität verbessert werden kann, beantwortet der BVWP nicht. Es bleibt ein Manko des Plans, dass Neubauvorhaben punktuell betrachtet werden und nicht auch die Auswirkungen auf angrenzende Straßen und Stadtteile umfassend berücksichtigt werden. Verkehrsströme, die auf einem kurzen Autobahnabschnitt Zeitgewinne verbuchen können, werden in der Nutzen-Kosten-Rechnung positiv bewertet, stehen die Verkehrsteilnehmer*innen danach

in aufgrund des zusätzlichen Verkehrs verstopften Straßen im Stau, erfolgt in der Rechnung keine Minderung des Nutzens. Dieser systematische Fehler sollte bei der Projektbewertung korrigiert werden.

Zudem ignoriert der BVWP, dass gerade in Großstädten wie Berlin durch einen konsequenten Ausbau des Bahn- und ÖPNV-Angebots zahlreiche Neubauvorhaben – wie beispielsweise die Verlängerung der A 100 – eingespart werden könnten. Gerade dieses sehr kostenintensive Projekt hat keinerlei überregionale oder gar nationale Bedeutung und ist aus bundespolitischer Sicht ohne verkehrliche Bedeutung, da keine Netzwirkung mit diesem Projekt erzielbar ist. Die im BVWP durchgeführte Engpassanalyse kommt ebenfalls zu dem Ergebnis, dass der Bau der A 100 keine Verbesserungen bringt, obwohl sehr hohe Summen investiert werden. Allerdings sind für Berlin enorme Umwelt- und städtebauliche negative Auswirkungen zu erwarten, die durch vernünftige Alternativen verhindert werden könnten. Die Alternative für die Verlängerung der A 100 könnte für Berlin beispielsweise die für den BVWP angemeldete Nahverkehrstangente sein, die jedoch bedauerlicherweise nicht in den Plan aufgenommen worden ist.

Grundsätzlich bleibt zum BVWP anzumerken, dass dringend ein grundlegender Mentalitätswechsel bei der Verkehrsplanung des Bundes anzustreben ist. Die Berücksichtigung von Klima- und Umweltzielen muss viel stärker in die Verkehrsplanung einfließen. Der Fokus muss auf Verkehrsnetze und verkehrsträgerübergreifende Lösungen und nicht Einzelprojekte gelegt werden. Zudem ist es nicht Aufgabe des Bundes Regionalstraßen ohne überregionale oder bundesweite Bedeutung zu planen. Diese Aufgabe sollte an die Länder übertragen werden. Das postulierte Prinzip „Erhalt vor Neubau“ ist zu begrüßen, sollte aber auch in der praktischen Umsetzung berücksichtigt werden. Würde dieses Prinzip tatsächlich angewendet werden, dürfte es beispielsweise in Berlin keine Verlängerung der A 100 geben. Mit den dafür eingeplanten Mitteln könnten viele Kilometer vorhandener und oft maroder Bundesstraßen erhalten werden und radgerecht ergänzt werden.

Es ist notwendig, Verkehrsprojekte endlich ernsthaft zu priorisieren und die bislang übliche unfinanzierbare Überanmeldung von Projekten zu beenden, sämtliche Kosten klar zu benennen und das fragwürdige System der Nutzen-Kosten-Analysen mit falschen Annahmen zu überwinden.

Beteiligung von Bürger*innen und Interessenverbänden muss transparent und nachvollziehbar gestaltet werden, die vorhandenen Beteiligungsinstrumente müssen gestärkt und weiterentwickelt werden. Es darf keine Alibi-Beteiligung geben, die vorgefertigte Pläne und Beschlüsse oberflächlich mit Legitimation ausstatten soll, obwohl die Entscheidungen längst gefallen sind. Dazu gehört auch die Ehrlichkeit, nicht im Bau befindliche, umstrittene Projekte wie beispielsweise den 17. BA der A 100 auch tatsächlich ergebnisoffen einzustufen und der Beteiligung zuzuführen und nicht wie geschehen durch einen Verfahrenstrick als „im Bau befindlich“ der Beteiligung zu entziehen.

Daher sollte statt der bislang bekannten Bundesverkehrswegeplanung ein neuartiger Bundesnetzplan etabliert werden, der die beschriebenen Kriterien erfüllt.

Stellungnahme zum Einzelvorhaben Verlängerung A 100 (17. Bauabschnitt)

Die Nichterreichbarkeit der Ziele des Gesamtplans wird anhand der im BVWP vorgesehenen Verlängerung der Autobahn A 100 beispielhaft deutlich. Zunächst ist aber zu kritisieren, dass der 17. Bauabschnitt im BVWP bereits als „im Bau“ eingestuft wurde und damit einer offiziellen Stellungnahme und Bewertung entzogen ist, obwohl noch nicht einmal ein Planfeststellungsverfahren für den 17. BA begonnen worden ist. Dies steht im Widerspruch zu den Zusagen des früheren Bundesverkehrsministers Ramsauer, der stets betont hatte, dass alle Projekte des BVWP, die sich nicht im Bau befinden, „auf den Prüfstand“ gestellt würden. Diese Zusage gilt es einzuhalten und bei der Überarbeitung des Entwurfs ist eine umfassende Prüfung der Sinnhaftigkeit des 17. Bauabschnitts der A 100 vorzunehmen. Die hier vorliegende Stellungnahme zum BVWP geht daher explizit auf die Probleme der A 100-Verlängerung ein und fordert die Bundesregierung auf, die erforderliche Prüfung des Vorhabens vorzunehmen und die Einstufung als „im Bau“ zurückzunehmen. Dafür muss das BMVI für dieses Projekt ein Dossier erstellen und der Öffentlichkeit zur Stellungnahme vorlegen.

Besonders hervorzuheben ist dabei, dass bei der Verkehrsplanung im Allgemeinen und bei der A 100-Verlängerung im Besonderen darauf zu achten ist, dass die einzelnen Bauabschnitte unabhängig voneinander eine positive verkehrliche Wirkung entfalten und nicht erst im Zusammenspiel funktionieren. Dieser Nachweis der eigenständigen Funktionsfähigkeit ist für den 16. BA in der öffentlichen Debatte bestritten worden, allerdings vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt worden. Insofern dürfen die mit Sicherheit auftretenden Schwierigkeiten bei der selbstständigen Verkehrsfunktion des 16. BA nicht als Rechtfertigung für die Notwendigkeit des 17. BA dienen.

Die Verlängerung der A 100 steht insbesondere den Zielen des Gesamtplans in den Umwelt- und städtebaulichen Aspekten entgegen. Auch das erklärte Ziel des Landes Berlin, bei Straßenbauprojekten die Ansprüche von Stadt und Umwelt zu priorisieren, werden durch das Projekt konterkariert.

Aus den in der Kleinen Anfrage des Berliner Abgeordnetenhaus (Drucksache 17/12786) veröffentlichten Anmeldedaten für den 17. BA der A 100 geht hervor, dass der 17. BA der A 100 Teil des mittleren Straßenringes von Berlin ist. Angeblich wird mit diesem Projekt die Innenstadt entlastet damit deutlich mehr Anwohner*innen entlastet als belastet. Allerdings fehlen zu diesen Behauptungen jegliche Belege.

Schon in den Unterlagen zur Linienbestimmung ist eindeutig festzustellen, dass die Realisierung dieses Projekts die Verkehrsmengen und damit die Belastungen auf den Straßen des mittleren Straßenringes um bis zu 40% steigen lässt. Die Straßen des mittleren Straßenringes weisen im überwiegenden Teil Wohnbebauung auf. Wegen der schon heute bestehenden hohen Belastungen durch den Autoverkehr an diesen Straßen, sind über weite Strecken Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h angeordnet worden. Damit zeigt sich deutlich, dass diese Straßen keine Verkehrszunahme vertragen und die Schließung des mittleren Straßenringes durch den 17. BA der A 100 für viele tausend Anwohner*innen keine Entlastung sondern zusätzliche Belastungen bedeuten.

Bisher konnte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nicht quantitativ belegen, wie viel Durchgangsverkehr durch die Berliner Innenstadt überhaupt besteht. Wie sie unter diesen Umständen behaupten kann, dass durch den 17. BA der A 100 der Durchgangsverkehr zurück geht, erscheint schleierhaft. Zumal die die A 100 im westlichen Stadtbereich kreuzenden Radialstraßen vor und hinter der A 100 ähnlich hohe Verkehrsbelegungen aufweisen, somit nicht von einer „Abschirmung“ der Innenstadt durch die A100 gesprochen werden kann.

Vielmehr wird durch den Bau des 17. BA der A 100 eine neue Verbindung für den Durchgangsverkehr in Berlin in der Relation A113/A100/mittlerer Straßenring/Prenzlauer Promenade/A114 geschaffen. Diese neue Verbindung wird dazu führen, dass zusätzlicher Autoverkehr durch die Stadt induziert wird und, da diese Strecke eine deutlich Abkürzung gegenüber der Umfahrung Berlins über die A 10 bedeutet, mehr Verkehr durch die Stadt erzeugen wird.

Auch dieser Umstand führt nicht zur Entlastung und mehr Lebensqualität, sondern zu mehr Belastungen und der Verschlechterung von Lebensqualität.

Zur Zeit existiert keine Verkehrsprognose für dieses Projekt die auf den aktuellen Wachstumsentwicklungen in Berlin beruhen. Die letzte Prognose ging von einer Stagnation bzw. Bevölkerungsrückgang Berlins aus und kam für dieses Projekt zu einer Verkehrsbelegung im Tunnel zwischen der Frankfurter Allee und dem Ostkreuz von 80-90.000 Fahrzeugen am Tag. Die Prognosedaten von 1999 wiesen dagegen für diesen Tunnelbereich Verkehrsbelegungen von um die 120.000 Fahrzeugen am Tag aus.

Wie an den täglichen Tunnelsperrungen bzw. Zufahrtsbeschränkungen am Britzer Tunnel im Zuge der A 100 zu sehen ist, überschreitet eine Verkehrsbelegung von 120.000 Fahrzeugen die Kapazitätsgrenze eines Tunnels mit 2x3 Fahrspuren.

Für den 17. BA der A 100 würden Zufahrtsbeschränkungen große Rückstauungen im Bereich der Frankfurter Allee und dem Markgrafendamm bedeuten und letztendlich auch Umwegfahrten über das übrige Straßennetz hervorrufen. Damit sind hier auch keine Entlastungen, sondern Belastungen der Anlieger*innen zu erwarten.

Städtebaulich wird es den Bereich Frankfurter Allee/Gürtelstraße, Wilhelm-Guddorf-Straße bis einschließlich Wiesenweg und den Bereich von der Spree bis zum Ostkreuz deutlich verschlechtern, Grünflächen, Wohngebäude und Gewerbeflächen dauerhaft vernichten. Die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich wird sich deutlich verschlechtern bis nicht mehr möglich sein, die Erreichbarkeit vom Treptower Park, S-Bahnhof Treptower Park und zum S-Bahnhof Frankfurter Allee sowie dem Ringcenter 2 deutlich verschlechtern.

Alternativenprüfungen haben im Rahmen der Linienbestimmung vor über 20 Jahren nur bezüglich anderer Straßentrassen stattgefunden. Eine Alternativenprüfung, die sich mit kleinteiligeren Problemlösungen oder gar verkehrsträgerübergreifenden Lösungen befasst, ist nicht durchgeführt worden.

So könnte beispielsweise der Ausbau des östlichen Eisenbahnringes zur „Nahverkehrstangente“, der derzeit vor allem Güterverkehr und Regionalbahnverkehr aufweist, die nördlichen und östlichen Bezirke untereinander als auch mit dem künftigen Flughafen BER besser verbinden und damit alternative Verbindungsfunktionen zur A 100 schaffen. Leider ist der Ausbau der Nahverkehrstangente nicht in den

Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden. Weitere Verbesserungen im System des Berliner Umweltverbundes könnten insgesamt das Kfz-Aufkommen weiter reduzieren. Die bisher bezifferten Gesamtkosten für den 17. BA der A 100 von 531,2 Mio. Euro, erscheinen angesichts der bisher sehr oberflächlichen Planung nicht haltbar und es ist zu erwarten, dass der Bauabschnitt deutlich teurer als angegeben wird.

Auf die fehlende Netzwirkung und Engpassbeseitigung ist im allgemeinen Teil zum BVWP schon hingewiesen worden und durch die Abbildungen der Engpassanalyse des Ist- und Zielnetzes im BVWP anschaulich dargestellt worden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass dieses Projekt die Erwartungen hinsichtlich der Verkehrsfunktion, städtebaulicher Verbesserungen und der Entlastung der Anlieger*innen nicht erfüllen kann, nicht zur CO₂-Reduzierung und damit zum Klimaschutz beiträgt sowie für die Netzbildung und Engpassbeseitigung im BVWP keine Bedeutung aufweist. Die Ziele des Gesamtplans werden mit der Umsetzung der Verlängerung der A 100 sogar konterkariert. Daher sollte dieses Projekt nicht in den BVWP aufgenommen werden.