

**Stellungnahme zum BVWP-Entwurf 2030
zu den Hauptprojekten
A 20 AD A28/A20 (Westerstede) -
Hohenfelde (A 23) mit A 26 mit 11 Teilprojekten
und
A 39 AS Lüneburg-N (B 216) - AS Weyhausen
(B 188) mit 7 Teilprojekten**

Auftraggeber:

**Vorstand der Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen
Hannah-Arendt-Platz 1, 30159 Hannover**

Auftragnehmerin:



**RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement**

**Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Landschafts- und Umweltplanung**

**Am Weißenstein 7, 35041 Marburg
Tel. 06421/68 69 00, Fax 06421/68 69 10
info@RegioConsult-Marburg.de
www.RegioConsult-Marburg.de**

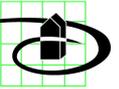
**Bearbeitung:
Dipl.-Geogr. Wulf Hahn (Projektleitung)
Dr. Ralf Hoppe**

Marburg, im Juli 2016



Gliederung

1.	Einleitung.....	6
2.	Stellungnahme zum Gesamtbericht	6
2.1	Lage der Projekte	6
2.1.1	Gesamtprojekt Projekt A20	6
2.1.2	Gesamtprojekt Projekt A39	8
2.2	Bedeutung der Nutzen-Kosten-Analyse	10
2.2.1	Unzureichende Berücksichtigung von Umweltaspekten	10
2.2.2	Nicht ausreichende Berücksichtigung der Baukostenentwicklung	14
2.2.3	Nutzeneffekte Reisezeit	17
2.2.4	Zwischenfazit: Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 20	23
2.2.5	Zwischenfazit: Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 39	25
2.2.6	Verkehrssicherheit	26
2.2.7	Alternativenbetrachtung zur Bahnstrecke	26
2.2.8	Flächenverbrauch als Negativnutzen für die Landwirtschaft.....	26
2.2.9	Zeitraum der Nutzenberechnung	27
2.2.10	Kritik des Bundesrechnungshofs an der Ableitung der Kostensätze.....	28
2.2.11	Fazit zum NKV	30
2.3	Ziel: Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft.....	30
2.4	Einstufung der Projekte	32
2.5	Interdependenzen Straße/Schiene	32
2.6	Unzerschnittene Räume	33
2.7	Verkehrsprognose 2030	35
2.7.1	Ergebnisse der Verkehrsprognose für die A 20	38
2.7.2	Ergebnisse der Verkehrsprognose für die A 39	41
2.8	Finanzierung des BVWP 2030	45

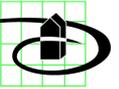


3.	Stellungnahme zum Modul B: Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung ..	49
3.1	Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung der A 20	49
3.2	Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung der A39	51
4.	Kurzstellungnahme zum Umweltbericht	55
4.1	SUP – Scoping	55
4.2	Ersatz- und Erhaltungsmaßnahmen	57
4.3	Wirkungsbereiche für die SUP	57
4.4	Umweltziele	59
4.5	Alternativenprüfung	63
4.5.1	Alternativenprüfung A 20	63
4.5.2	Alternativenprüfung A 39	65
5.	Modul C – Raumordnerische Beurteilung.....	67
5.1	Bewertung der A 20.....	67
5.2	Bewertung der A 39.....	70
6.	Städtebauliche Beurteilung (Modul D).....	73
7.	Zusammenfassende Beurteilung.....	74



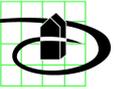
Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Berechnung jährlich anfallender Kosten für Ausgleichsmaßnahmen je ha	11
Tabelle 2: Berechnung der Gesamtkosten je Biotopzieltypen in ha.....	11
Tabelle 3: Zuordnung der Biotopstrukturtypen mit Wiederherstellungskosten zu Biotop-Standorttypen.....	12
Tabelle 4: Baukostenentwicklung im Straßenbau 2010 (=100) bis 2014.....	16
Tabelle 5: Baukosten von A 20 und A 39.....	16
Tabelle 6: Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr.....	20
Tabelle 7: Distanzabhängige Zeitwerte für die nicht geschäftlichen Fahrtzwecke nach Entfernungsstufen	21
Tabelle 8: Geglättete gewichtete Zeitwerte in €/h in Abhängigkeit von der Reiseweite	23
Tabelle 9: Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 20.....	24
Tabelle 10: Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 39.....	25
Tabelle 11: Nutzungsdauern der Anlagen bei der Straße.....	27
Tabelle 12: Flächeninanspruchnahme durch die A 20 und A 39	31
Tabelle 13: Entwicklung der Nutzerkosten im Straßenverkehr	36
Tabelle 14: Investitionsstruktur des BVWP 2030.....	46
Tabelle 15: Mittelaufteilung nach Ländern.....	47
Tabelle 16: Bedarfsplananteile der Länder 2015-2017.....	48
Tabelle 17: Haupt-Wirkungsbereiche für die SUP zum BVWP nach Wirkfaktoren und Schutzgütern	58
Tabelle 18: Beschreibung der Umweltauswirkungen der Projekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs (VB/VB-E/WB/WB*) je Verkehrsträger	60
Tabelle 19: Verkehrsträgerübergreifende Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen der Projekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs (VB-E/VB/WB/WB*).....	60
Tabelle 20: Güterverkehrsprognose bis 2050.....	61
Tabelle 21: Personenverkehrsprognose für 2050.....	62
Tabelle 22: Veränderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffenen Einwohner	63
Tabelle 23: Beurteilungsgrundlagen	69
Tabelle 24: Zielgrößen für die Erreichbarkeit zentraler Orte von Wohnstandorten ...	72



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage des Gesamtprojektes A20.....	7
Abbildung 2: Einsatzbereiche der Regelquerschnitte für Autobahnen der EKA 1.....	8
Abbildung 3: Lage des Gesamtprojektes A39.....	9
Abbildung 4: Zeitwertfunktion für den Fahrtzweck Geschäft.....	22
Abbildung 5: Preisindizes im Verkehr	37
Abbildung 6: Entwicklung der Lebenshaltungskosten und Kraftstoffpreise.....	38
Abbildung 7: Umlegungsrechnung für 2030 für die A 20	39
Abbildung 8: LKW-Belastungen im Prognoseplanfall 2030 der A 20	41
Abbildung 9: Umlegungsbelastungen im Planfall 2030 für die A 39	42
Abbildung 10: Verkehrsbelastungen im Bezugsfall 2030.....	44
Abbildung 11: LKW-Belastungen im Planfall 2030	45
Abbildung 12: Geschützte Gebiete an der Elbequerung.....	51
Abbildung 13: Geschützte Gebiete im Umfeld von Bad Bevensen, Teilprojekt 3.....	53
Abbildung 14: Geschützte Gebiete im Teilprojekt 6 bei Wittingen	53
Abbildung 15: Bahnnetz im Planungsraum von A 20 und A 39	56
Abbildung 16: Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit zwischen Oberzentren im MIV	70



1. Einleitung

Die Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen hat RegioConsult am 20. April 2016 mit einer gutachterlichen Stellungnahme zum Projektdossier „A20 A 20 AD A28/A20 (Westerstede) - Hohenfelde (A 23) mit A 26“ (11 Teilprojekte) und zum Projektdossier „A 39 AS Lüneburg-N (B 216) - AS Weyhausen (B 188)“ (7 Teilprojekte) beauftragt.

Dabei sollen vor allem die Auswirkungen auf Gesamtplanebene (SUP) sowie die Berücksichtigung der BVWP-Planungsziele im Hauptprojekt überprüft werden.

Die Stellungnahme konzentriert sich neben der Bedarfsfrage auf wesentliche umwelt- und naturschutzfachliche Aspekte des Gesamtberichts und des Umweltberichts.

Rechtlich bedeutsame Kritikpunkte am Vorgehen und methodische Fehler in der SUP des BMVI und seiner Gutachter sollen kommentiert werden.

2. Stellungnahme zum Gesamtbericht

Für alle Projekte, die im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 genannt sind, werden im Projektinformationssystem (PRINS) die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse, der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung sowie der raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilung dargestellt.

2.1 Lage der Projekte

2.1.1 Gesamtprojekt Projekt A20

In Abbildung 1 ist im Übersichtslageplan das Gesamtprojekt der A 20 von Westerstede bis Hohenfelde mit dem Abzweig zur A 26 dargestellt.¹

Insgesamt handelt es sich um den 4-streifigen Neubau einer Autobahn auf 161 km Länge.

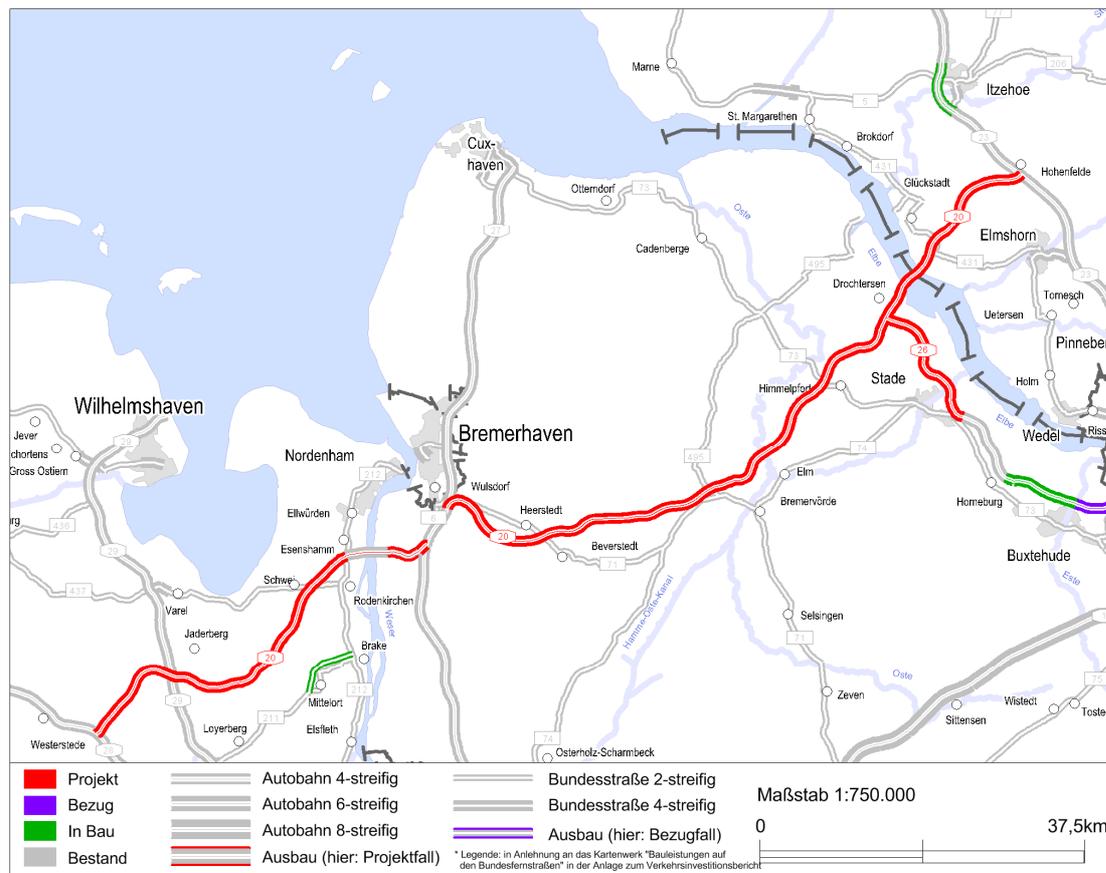
Das Gesamtprojekt wird im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 der Verbindungsfunktionsstufe 0/1 zugeordnet. Es wird im Projektinformationssystem als vordringlicher Bedarf kategorisiert.²

¹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html#h1_uebersicht

² Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html#h1_grunddaten



Abbildung 1: Lage des Gesamtprojektes A20



Quelle: PRINS ZUM ENTWURF DES BVWP 2030 (2015):: A 20 AD A28/A20 (Westerstede) - Hohenfelde (A 23) mit Abzweig zur A 26

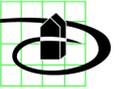
Die Belastung wird im Bezugsfall 2030 durchschnittlich mit lediglich 18.000 Kfz/24h angegeben. Im Planfall steigt die durchschnittliche Belastung nur geringfügig auf 19.000 Kfz/24h an.³

Auffällig sind diese Belastungsangaben, da die Richtlinie zur Anlage von Autobahnen (RAA 2008) einen Richtwert von 18.000 Kfz/24h als **Mindestbelastung** für eine Bundesautobahn angibt (vgl. Abb. 2).

Die Belastung liegt im Planfall 2030 auf einzelnen Abschnitten weit unter diesem Mindestwert. So beträgt die Belastung östlich der A 29 bis zur B 212 nur 13.000 Kfz/24h, östlich der A 27 bis zur B 71 westlich Beverstedt nur 9.000 bis 10.000 Kfz/24h, von Beverstedt bis zur B 495 17.000 bis 18.000 Kfz/24h und 15.000 bis 17.000 Kfz/24h zwischen der A 23 und der A 7.⁴ Das bedeutet, dass auf

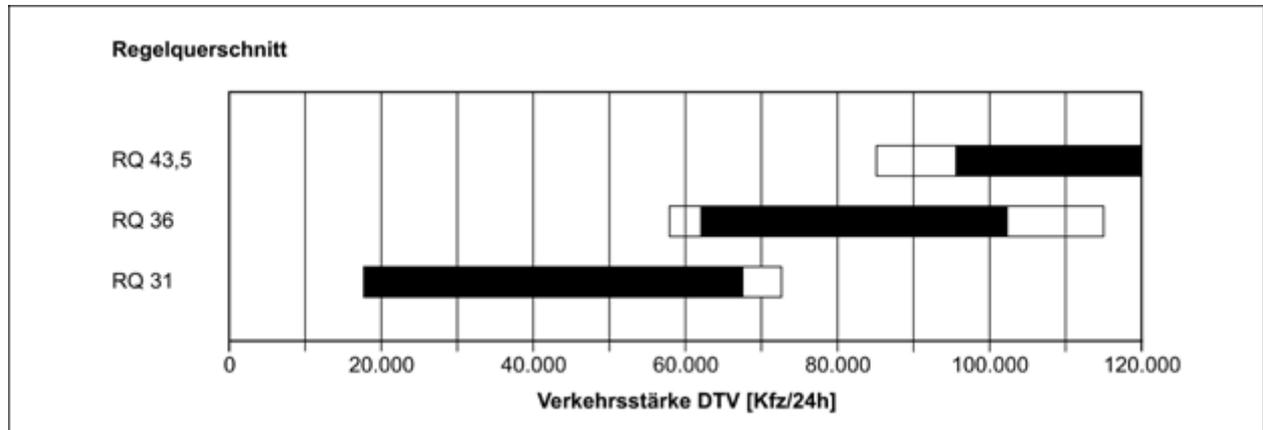
³ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html#h1_uebersicht

⁴ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/A20-G70-SH-NI_PL_DTVw_Kfz.png



zahlreichen Abschnitten der A 20 die Mindestbelastung für eine Autobahn deutlich unterschritten wird.

Abbildung 2: Einsatzbereiche der Regelquerschnitte für Autobahnen der EKA 1



Quelle: RAA 2008, Bild 4

2.1.2 Gesamtprojekt Projekt A39

In Abbildung 1 ist im Übersichtslageplan das Gesamtprojekt der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg dargestellt. Auch hier ist ein 4-streifiger Neubau geplant, die Baulänge beträgt 106,3 km.⁵

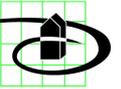
Das Gesamtprojekt wird im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 der Verbindungsfunktionsstufe 0/1 zugeordnet. Es wird im Projektinformationssystem als vordringlicher Bedarf kategorisiert.⁶

Die Belastung wird im Bezugsfall 2030 mit durchschnittlich 45.000 Kfz/24h angegeben. Dieser Wert bezieht sich jedoch nur auf die Abschnitte der A 39 zwischen dem Maschener Kreuz und Lüneburg. Auf der parallel zur geplanten A 39 verlaufenden B 4 beträgt die Belastung zwischen Lüneburg und Uelzen 16.000 Kfz/24h und zwischen Uelzen und Gifhorn nur 6.000 bis 14.000 Kfz/24h.⁷ Für den Planfall 2030 wird eine durchschnittliche Belastung von 22.000 Kfz/24h angegeben. Für den Abschnitt zwischen Lüneburg und Uelzen werden Belastungen von 26.000 bis 31.000 Kfz/24h angegeben, östlich von Uelzen 17.000 Kfz/24h, zwischen Uelzen und Wittingen von 14.000 bis 15.000 Kfz/24, für den Abschnitt von

⁵ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI/A39-G10-NI.html#h1_grunddaten

⁶ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI/A39-G10-NI.html#h1_grunddaten

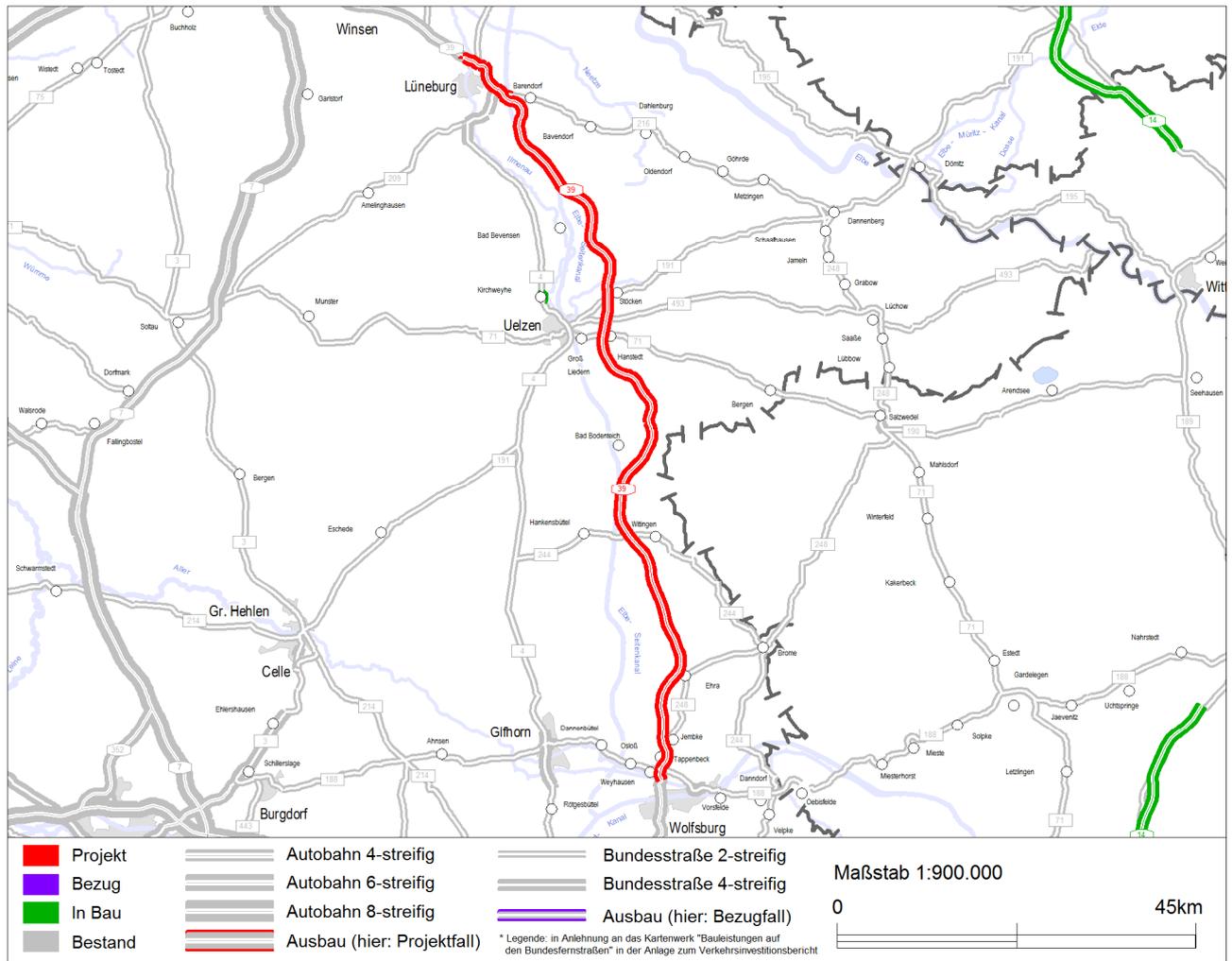
⁷ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/A39-G10-NI_VG_DTVw_Kfz.png



Wittingen bis Ehra-Lessien von 18.000 bis 19.000 Kfz/24h und von Ehra-Lessien bis Wolfsburg 23.000 Kfz/24h.⁸

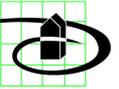
Die Belastung der A 39 liegt damit abschnittsweise deutlich unter dem Einsatzbereich des RQ 31 nach RAA 2008 (vgl. Abb. 2).

Abbildung 3: Lage des Gesamtprojektes A39



Quelle: <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI/A39-G10-NI.html>

⁸ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/A39-G10-NI_PL_DTVw_Kfz.png



2.2 Bedeutung der Nutzen-Kosten-Analyse

Das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse ist für die Einstufung in die Bedarfsstufen von zentraler Bedeutung. Deshalb werden einfühend wichtige Aspekte der Nutzen-Kosten-Analyse diskutiert.

2.2.1 Unzureichende Berücksichtigung von Umweltaspekten

Die im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 getroffene Aussage, dass Aspekte der Verkehrssicherheit sowie des Klima-, Umwelt- und Lärmschutzes in den Bewertungen des BVWP abgebildet werden,⁹ ist zutreffend. Dies geschieht aber völlig unzureichend, da **wesentliche Aspekte der Umweltbelastung nicht monetarisiert** werden. Dies betrifft zum Beispiel die Betroffenheit von FFH-Gebieten. Damit geht die Bewertung der nicht monetarisierten Kriterien nicht in die **Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)** ein und verfälscht das Ergebnis wesentlich. Dies gilt auch für die Betroffenheit von Biotop-Standorttypen, die nicht monetarisiert werden.

Bereits 1998 haben GÜHNEMANN und ROTHENGATTER ein Konzept zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte vorgelegt, in dem die Monetarisierung beispielhaft umgesetzt wurde. Es ist schwer verständlich, dass das BMVI trotz eines neuen umfassenden wissenschaftlichen Methodenansatzes zur BVWP (vgl. die umfangreiche Dokumentation der vergebenen Studien zur BVWP 2015 auf bmvi.de/bvwp2015) die Monetarisierung auf die Aspekte Lärm, Schadstoffe und CO₂ beschränkt hat.¹⁰

Bei GÜHNEMANN und ROTHENGATTER werden auf der Grundlage von Bosch + Partner die aufgezinsten Kompensationskosten für Biotop-Standorttypen unter Berücksichtigung des Wiederherstellungszeitraums und der Nutzungsausfallzahlungen als jährlich anfallende Kosten je ha Betroffenheit angegeben.

⁹ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 4

¹⁰ Vgl. IWW, KuP, IFEU, PTV Consult (1998): Entwicklung eines Verfahrens zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung, S. 146ff.



Tabelle 1: Berechnung jährlich anfallender Kosten für Ausgleichsmaßnahmen je ha

Zieltyp	Mittlere Pflegekosten	Zeiddauer		Mittl. Nutzungsausfallkosten	Zeitd.	Abgezinste Pflegekosten (P)		Abgezinste Nutzungsausfallkosten (N)		Abgezinste periodische Kosten gesamt	
		von	bis			min./max.	Mittelwert	min./max.	Mittelwert	min./max.	Mittelwert
mesotrophe Süßgewässer	600 DM	0	20	0 - 1.400 DM	150	0 - 9.000 DM	4.500 DM	0 - 45.000 DM	22.500 DM	0 - 54.000 DM	27.000 DM
Trockenrasen	800 DM	0	100	0 - 1.400 DM	150	0 - 25.000 DM	12.500 DM	0 - 45.000 DM	22.500 DM	0 - 78.000 DM	35.000 DM
Halbtrockenrasen	800 DM	40	50	600 - 1.400 DM	150	18.000 - 20.000 DM	19.000 DM	19.000 - 45.000 DM	32.000 DM	37.000 - 65.000 DM	51.000 DM
Acker, ext. genutzt			30	600 DM	150	0 DM	0 DM	19.000 DM	19.000 DM	19.000 DM	19.000 DM
Laub-/Mischforst			30	0 - 800 DM	150	0 DM	0 DM	19.000 - 45.000 DM	32.000 DM	19.000 - 45.000 DM	32.000 DM

Quelle: Rothengatter, 1998, S. 146

In der nachfolgenden Tabelle haben die Autoren des Forschungsprojektes die Gesamtkosten ermittelt, wobei zu den Kosten der Tabelle 1 die einmaligen Kosten und die Kosten des Flächenerwerbs hinzukommen:

Tabelle 2: Berechnung der Gesamtkosten je Biotopzieltypen in ha

Zieltyp	Einmalige Kosten (i)	Abgezinste per. Kosten (np)	Kosten für Flächenkauf (f)	Herstellkosten pro ha (Hk)	Regenerationszeitraum (de)		Gesamtkosten pro ha (Gk) für Biotopzieltypen incl. Berücksichtigung des time-lags bei einem Zinssatz von 3 %	
	min./max.			Mittelwert	min./max.	von	bis	min./max.
mesotrophe Süßgewässer	117.000 - 181.000 DM	27.000 DM	120.000 DM	264.000 - 328.000 DM	20	45	422.000 - 778.000 DM	597.000 DM
Trockenrasen	75.000 - 79.000 DM	35.000 DM	120.000 DM	230.000 - 234.000 DM	95	95	885.000 - 901.000 DM	890.000 DM
Halbtrockenrasen	56.000 - 77.000 DM	51.000 DM	120.000 DM	227.000 - 248.000 DM	35	35	468.000 - 508.000 DM	487.000 DM
Acker, extensiv genutzt	0 DM	19.000 DM	120.000 DM	139.000 DM	35	25	243.000 DM	243.000 DM
Laub-/Mischforst	51.000 DM	32.000 DM	120.000 DM	203.000 DM	45	45	477.000 DM	477.000 DM

Quelle: Rothengatter, 1998, S. 147

Die Angaben der Tabellen 1 und 2 wurden dann in eine Zuordnung der Biotopstrukturtypen übersetzt (vgl. Tab. 3).

Diese Kosten müssen bei der NKA ermittelt werden, um das Schutzgut monetarisiert abzubilden und in der NKA berücksichtigen zu können.

Die ursprünglich getroffene Aussage aus der BVWP-Grundkonzeption, wonach eine Bedingung für die VB+-Einstufung war, dass keine hohe Umweltbetroffenheit vorliegen darf¹¹, wurde fallen gelassen. Dies wurde für die Bedarfseinstufung VB-E nicht weiterverfolgt.

¹¹ Vgl. BMVI (2014): BVWP-Grundkonzeption, S. 70, Abb. 16.

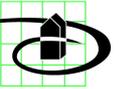


Nach den Kostenangaben der Tabelle 3 muss der Kostenaufwand für einen Eingriff unter Berücksichtigung der Flächenangaben der Tabellen 4 und 5 berechnet werden.

Tabelle 3: Zuordnung der Biotopstrukturtypen mit Wiederherstellungskosten zu Biotop-Standorttypen

Nr.	Biotopstrukturgruppe	Zielbiotope		Entwicklungszeitabhängige Gesamtkosten der Wiederherstellung pro ha	
		Nr.	Benennung		
I	Gewässer	1	Quellfluren	619.000 DM	
		2	unreg. kleine Fließgewässer	1.560.000 DM	
		3	oligotrophe Stillgewässer	690.000 DM	
		4	dystrophe Stillgewässer	1.650.000 DM	
		5	mesotrophe Stillgewässer	597.000 DM	
		durchschnittliche Kosten			850.000 DM
II	extensiv genutzte Biotope trockener Standorte	7	Trockenrasen	890.000 DM	
		8	Zwergstrauchheiden	1.040.000 DM	
		20	Halbtrockenrasen	487.000 DM	
		21	Borstgrasrasen	474.000 DM	
		durchschnittliche Kosten			720.000 DM
III	extensiv genutzte Biotope feuchter Standorte	9	Niedermoore/Sümpfe	1.010.000 DM	
		11	Großseggenrieder	729.000 DM	
		12	Röhrichte	583.000 DM	
		18	Torfstich	1.020.000 DM	
		durchschnittliche Kosten	6	temporäre Stillgewässer	492.000 DM
IV	Wälder / Gehölze	13	Feldgehölze	730.000 DM	
		17	naturnaher Laubmischwald	1.030.000 DM	
		27	montaner Nadelwald	820.000 DM	
		28	Kiefernwald	640.000 DM	
		29	Niederwald	485.000 DM	
		30	Mittelwald	800.000 DM	
		31	Laub-/Mischforst	432.000 DM	
	32	Nadelforst	287.000 DM		
	durchschnittliche Kosten			650.000 DM	
	naturnahe Wälder Forsten			750.000 DM	
				360.000 DM	
V a	Grünland, extensiv	22	frisch	313.000 DM	
		23	feucht-naß	373.000 DM	
	durchschnittliche Kosten			340.000 DM	
V b	Grünland, intensiv			120.000 DM	
VI a	Ackerland, extensiv	19	Ackerbrache	152.000 DM	
		24	Acker, extensiv genutzt	243.000 DM	
	durchschnittliche Kosten			200.000 DM	
VI b	Ackerland, intensiv			120.000 DM	
VII a	Sonderkulturen, extensiv	26	Streuobstwiesen	500.000 DM	
	durchschnittliche Kosten			500.000 DM	
VII b	Sonderkulturen, intensiv			120.000 DM	

Quelle: Rothengatter, 1998, S. 148



Die Beurteilung der Umweltbetroffenheit, der nicht monetarisierten Kriterien erfolgt im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 lediglich durch eine Einstufung in die Kategorien geringe, mittlere und hohe Umweltbetroffenheit.¹²

Damit fällt der Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 hinter die Umweltrisikoeinschätzung des BVWP 2003 zurück, wo zusätzlich ein sehr hohes Umweltrisiko als Bewertungsstufe enthalten war.

Damals wurde den „*umwelt- und naturschutzfachlichen Belangen im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten eine wichtigere Rolle als in der Vergangenheit*“¹³ zuerkannt. Die Umwelt-Risikoeinschätzung (URE) ergänzte mit der FFH-Verträglichkeitseinschätzung (FFH-VE) das Bewertungsverfahren um die qualitative Beurteilung von raumbezogenen Umweltauswirkungen. Durch das Bundesamt für Naturschutz (BfN) erfolgte eine Vorabuntersuchung (Früherkennungssystem zur Auswahl ökologisch problematischer Projekte). Danach schlossen sich die URE bzw. FFH-VE an. Die Ergebnisse wurden in einer Skala von 1 bis 5 aufbereitet (sehr geringes bis sehr hohes Umweltrisiko). Damit konnten frühzeitig und angemessen mögliche Konflikte mit dem Natura 2000 Netz berücksichtigt werden.

Da eine abschließende Entscheidung, ob eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne der FFH-RL vorliegt oder nicht, auf der Stufe der Generalplanung auch aus Maßstabgründen und aus Gründen des Planungsstandes nicht getroffen werden kann, wurde die Formulierung „*unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigung als schärfstes Urteil der Projektbewertung abgegrenzt vom Urteil erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen.*“¹⁴

Die Ergebnisse der FFH-VE wurden anschließend in drei Kategorien eingestuft:

„1 = erhebliche Beeinträchtigung ist ausgeschlossen

2 = erhebliche Beeinträchtigung ist nicht ausgeschlossen

3 = erhebliche Beeinträchtigung ist unvermeidbar“¹⁵

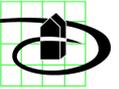
Durch die frühzeitige Bearbeitung der umwelt- und naturschutzfachlichen Konflikte auf der Ebene des BVWP konnten so die verfahrensmäßigen Risiken eines Projektes

¹² Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 45.

¹³ Vgl. BR-DS 550/03, Entwurf des 5. FStrAbÄG vom 15.8.2003.

¹⁴ Vgl. BR-DS 550/03, Entwurf des 5. FStrAbÄG vom 15.8.2003.

¹⁵ Vgl. BR-DS 550/03, Entwurf des 5. FStrAbÄG vom 15.8.2003, S. 11-12, vgl. auch BVWP 2003, S. 14ff.



minimiert werden. Die FFH-VE hat somit eine andere Ebene als die Projekt-FFH-VP. Die FFH-VE konnte aber bereits aufzeigen, ob die Projektdurchführung eine FFH-VP erfordert und ob deutlich erhöhte Kosten im Zusammenhang mit Sicherungsmaßnahmen für das Netz von Natura 2000 entstehen. Zur Abarbeitung der erkannten Umwelt- und Natura 2000 Konflikte wurde der naturschutzfachliche Planungsauftrag entwickelt, der zum Teil auch eine **verminderte** Bedarfseinstufung zur Folge hatte.¹⁶ Dabei sollte berücksichtigt werden, dass bei noch nicht entscheidungsreifen Projekten neben den bisherigen Projektplanungen auch **Alternativplanungen**, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, untersucht werden sollten.¹⁷

Von diesem hohen Umwelt- und Naturschutzstandard rückt die BVWP 2030 wieder ab, was naturschutzfachlich großer Kritik begegnet und als erheblicher Rückschritt anzusehen ist.

Da das zentrale Modul die **Nutzen-Kosten-Analyse** ist,¹⁸ die den Investitionskosten eines Vorhabens alle in Geldeinheiten darstellbaren positiven und negativen Projektauswirkungen gegenüberstellt, wird **das Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgrund der unvollständigen Monetarisierung der Umweltkosten systematisch zu hoch ausgewiesen.**

2.2.2 Nicht ausreichende Berücksichtigung der Baukostenentwicklung

Der folgenden Aussage zur Abschätzung realistischer Investitionskosten widerspricht, dass sich die **bewertungsrelevanten Ausbau-/Neubaukosten** (Nettokosten, inkl. Planungskosten) lediglich auf den Preisstand 2012¹⁹ beziehen:

„Zentrale Bedeutung für das Ergebnis der NKA haben die Investitionskosten der zu bewertenden Vorhaben. Vor dem Hintergrund der im Zeitablauf teilweise dramatischen Kostensteigerungen bei Verkehrsinfrastrukturprojekten wurde beim BVWP 2030 besonderer Wert auf die Abschätzung realistischer Investitionskosten gelegt.“²⁰

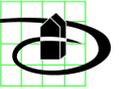
¹⁶ Vgl. BVWP-Bewertungsverfahren, 2003, S. 49-51.

¹⁷ Vgl. BVWP 2003, Beschluß der Bundesregierung vom 2.7.2003, S. 19-20.

¹⁸ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 8

¹⁹ Vgl. BMVI (3/2016): Prins, Projektbewertungen der B 64n.

²⁰ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 60



Gerade vor dem Hintergrund der Aussage des Zitats ist nicht verständlich, warum nicht aktuelle Kostensätze mit dem Bezug auf mindestens 2014 zugrunde gelegt wurden. Dies wäre auch deshalb zu erwarten gewesen, da die Gesamtprojektkosten mit dem Preisstand 2014 angegeben werden.

Auf welcher Grundlage eine Abschätzung **realistischer Investitionskosten** erfolgt sein soll, erschließt sich nicht. Betrachtet man beispielsweise die Angaben zu den Gesamtprojektkosten für die A 20 von 3,186 Mrd. € zwischen Westerstede und Hohenfelde an der A 23, so sind diese höchst zweifelhaft. Denn ob Projektkosten auf der Grundlage realistischer Angaben ermittelt wurden, ist nicht erkennbar, da keine Kostenkennwerte genannt werden. Die Gesamtprojektkosten der A 20 (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014) werden mit 3,186 Mio. € angegeben, die bewertungsrelevanten Ausbau-/Neubaukosten dagegen als Nettokosten inkl. Planungskosten auf dem Preisstand 2012 mit 3,1457 Mrd. €. Bei 161 km Baulänge betragen die durchschnittlichen Kosten bezogen auf die Gesamtprojektkosten 2014 19,8 Mio. € je Bau-km.²¹

Die Gesamtprojektkosten der A 39 (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014) werden mit 1,083 Mrd. € angegeben. Bei 106,3 km Baulänge betragen die durchschnittlichen Kosten bezogen auf die Gesamtprojektkosten 10,19 Mio. € je Bau-km. Die bewertungsrelevanten Ausbau-/Neubaukosten wurden dagegen als Nettokosten inkl. Planungskosten auf dem Preisstand 2012 mit 995,52 Mio. € angegeben.²²

Durch den Bezug auf 2012 werden die bewertungsrelevanten Projektkosten um mindestens 4 % unterschätzt. Denn nach den Angaben des Statistischen Bundesamtes sind von 2012 bis 2014 die Baukosten im Straßenbau um 4,0 % (von 106,3 auf 110,3) gestiegen (vgl. Tab. 4).

Danach wäre für die A 20 mit Baukosten von 3,271 Mrd. € und für die A 39 mit Baukosten von 1,035 Mrd. € zu rechnen (Preisstand 2014).

Dann ergeben sich bei der A 20 Kosten von 20,23 Mio. € je Bau-km und bei der A 39 von 9,74 Mio. € je Bau-km. Die Baukostenschätzung der A 39 geht also davon aus, dass **pro Bau-km nur etwas mehr als die Hälfte der Baukosten der A 20**

²¹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html#h1_grunddaten

²² Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI/A39-G10-NI.html#h1_grunddaten



entstehen. Die durchschnittlichen Kosten je Bau-km für die A 39 sind nicht realistisch und müssen aufgrund einer belastbaren Kostenschätzung aktualisiert werden. Vergleichsbeispiele von anderen Autobahnen zeigen, dass im Regelfall von Baukosten zwischen 15 bis 20 Mio. € je bau-km auszugehen ist.

Tabelle 4: Baukostenentwicklung im Straßenbau 2010 (=100) bis 2014

Art	Wägungs- anteil am Gesamt- index in %	2011	2012	2013	2014	2014					Veränderung Nov. 2014 gegenüber Nov. Aug. 2013 2014 in %	
		Durchschnitt				Nov.	Febr.	Mai	Aug.	Nov.	2013	2014
Straßenbau												
Insgesamt	1000	102,5	106,3	108,9	110,3	109,6	109,7	110,0	110,8	110,8	1,1	-
Erdarbeiten	351,78	101,7	104,1	106,3	107,9	107,0	107,2	107,7	108,3	108,4	1,3	0,1
Entwässerungskanalarbeiten	55,44	102,0	104,7	106,6	108,4	107,0	107,6	108,2	108,9	109,0	1,9	0,1
Verkehrswegebau, Oberbausch. ohne Bindem.	146,06	102,1	104,8	107,0	109,7	107,4	108,0	108,5	111,1	111,3	3,6	0,2
Verkehrswegebau, Oberbausch. m. hydr. Binde.	28,22	102,1	104,9	107,3	109,3	108,0	108,2	108,9	110,2	109,9	1,8	-0,3
Verkehrswegebau, Oberbausch. aus Asphalt	338,57	103,7	110,3	113,7	114,4	114,6	114,3	114,2	114,5	114,4	-0,2	-0,1
Verkehrswegebau, Pflaster., Platten., Einfass.	28,84	101,2	102,7	104,6	106,1	105,1	105,5	105,9	106,6	106,5	1,3	-0,1
Mauerarbeiten	0,57	101,7	103,9	105,4	107,6	106,0	106,9	107,3	108,1	108,2	2,1	0,1
Betonarbeiten	27,69	101,7	103,8	105,0	106,3	105,4	106,1	106,1	106,5	106,4	0,9	-0,1
Metallbauarbeiten	19,54	104,1	106,5	108,3	110,7	108,8	110,4	110,1	110,7	111,6	2,6	0,8
Maler- und Lackierarbeiten – Beschichtungen	3,29	101,1	103,2	104,5	105,7	104,7	105,1	105,7	106,1	105,9	1,1	-0,2

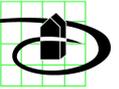
Quelle: Fachserie 17, Reihe 4, 11/2014, gewerblicher Baukostenpreisindex, S. 16

Es ist höchst zweifelhaft, ob bei der geringen Kostenangabe der A 39 die Kosten für Lärmschutz und die zahlreichen erforderlichen Anschlüsse ausreichend berücksichtigt wurden.

Tabelle 5: Baukosten von A 20 und A 39

Projekt	Baulänge in km	Fläche für Trasse in ha	Gesamt- projektkosten 2014 in Mio. €	Haushaltsrele- vante Kosten 2014 in Mio. €	Bewertungsrele- vante Kosten 2012 in Mio. € (2014)
A 20	161	805	3.186,10	3.179,40	3.145,70 (3.271,53)
A 39	106,3	531,5	1.083,10	1.051,60	995,52 (1.035,34)
Summe	267,3	61.875	4.269,20	4.231,00	4.141,22 (4.306,87)
Preis je Bau-km 2014 A 20			19,79	19,75	20,32
Preis je Bau-km 2014 A 39			10,19	9,89	9,74

Quelle: Baulängen aus PRINS, *Angaben zum Flächenbedarf durch die Trasse nach BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, Tabelle 9, S. 39.



Es ist ersichtlich, dass die Baukosten der A 20 mit 19,79 bis 20,32 Mio. € je Bau-km eine annähernd realistische Größenordnung aufweisen, während für die A 39 ein wesentlich geringerer Kostensatz gewählt wurde. Zu berücksichtigen ist bei diesem Vergleich, dass die Elbunterquerung den Durchschnittssatz des Bau-km bei der A 20 deutlich erhöht, was aber nicht zum doppelt so hohen Wert im Vergleich zur A 39 führen kann.

Aufgrund der hohen Kosten, die durch den Elbtunnel verursacht werden, ist jedoch nicht auszuschließen, dass auch bei der A 20 die Kosten unterschätzt wurden. Zumal auf einigen Streckenabschnitten mit zusätzlichen Kosten aufgrund der Beschaffenheit des Untergrundes zu rechnen ist.

Für beide Projekte müssen belastbare und aktuelle Kostenschätzungen vorgelegt werden.

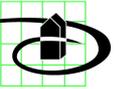
2.2.3 Nutzeneffekte Reisezeit

Die sehr hohen Nutzeneffekte bei der Reisezeit waren bereits beim BVWP 2003 Gegenstand großer fachlicher Kritik. Im neuen Bewertungsverfahren wurde der implizite Nutzen als neues Element aufgenommen, um den Zusatznutzen durch den induzierten Verkehr abzubilden.

„Bei der Ermittlung der impliziten Nutzendifferenz wird mit Ausnahme des verbleibenden Verkehrs (hier existieren keine impliziten Nutzendifferenzen) nach den gleichen Nutzerreaktionen unterschieden wie bei der Ermittlung des Reisezeitnutzens:

- 1. induzierter Verkehr durch häufigere Fahrten*
- 2. induzierter Verkehr durch veränderte Zielwahl*
- 3. von konkurrierenden Verkehrsträgern verlagerter Verkehr...*

Die Ermittlung der Mengengerüste für die Bewertung der Nutzenkomponenten Reisezeit (NRZ), implizite Nutzendifferenzen (NI) und Zuverlässigkeit (NZ) erfolgt für den aufnehmenden Verkehrsträger Schiene und den aufnehmenden Verkehrsträger Straße in den überregionalen Relationen mit Hilfe eines multimodalen Verkehrsmodells, dass bei der Ermittlung der als Einflussgröße für die Bausteine Routenwahl, Routensplit und Modal-Split benötigten generalisierten Kosten auf die Wertansätze der ökonomischen Bewertung zurückgreift. Dies betrifft die in Kapitel



5.1 dargestellten Zeitwertfunktionen für den gewerblichen und nicht-gewerblichen Personenverkehr und die Funktionen zur Ermittlung der Nutzerkosten aus der VP 2030. Die Validität des Modells zur Wirkungsprognose ist dadurch nachzuweisen, dass der Modal-Split differenziert nach Fahrtzwecken zumindest in Grobrelationen und die Querschnittsbelastungen im Schienennetz (Kantenbelastungen in Personenfahrten/Jahr differenziert nach SPFV und SPNV) gemäß Verkehrsverflechtungsprognose 2030 reproduziert werden können.²³

Bei der Nutzendefinition ist unklar, ob die Nutzen NRZ und NI trennscharf definiert sind. Die zusätzlichen Nutzen im induzierten Verkehr sind nicht empirisch belegt.²⁴

Der Parameter Zuverlässigkeit (NZ) ist ebenfalls nicht ausreichend belegt, zum Teil sind es schwer erfassbare persönliche Bewertungen, wie Reisekomfort u. ä., die hier wertbestimmend angesetzt werden.

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass die hohen Reisezeitnutzen durch eine differenzierte Erfassung der jeweiligen Reisezeitnutzen nach unterschiedlichen Zeitscheiben (Tagesgang) erfolgen muss, da vor allem in den Hauptverkehrszeiten sehr hohe Nutzen entstehen, die während des übrigen Tages bei vielen Projekten nicht gegeben sind. Diese Angaben müssten für eine belastbare Berechnung für **den Bezugs- und Planfall vorliegen**. Dies ist jedoch nicht der Fall.

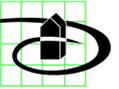
Es ist weiterhin nicht nachvollziehbar, auf welcher Basis ein multimodales Verkehrsmodell für den BVWP aufgebaut worden sein soll, da ein Marginalmodell verwendet wurde, bei dem anhand von Elastizitäten und Hochrechnungsfaktoren inkrementell vorgegangen wurde. Die Umlegungsrechnungen liegen nicht vor, sodass diese hinsichtlich der Umlegungsgüte nicht beurteilt werden können. Fahrtzwecke nach Grobrelationen bedürfen einer verhaltensbasierten synthetischen Modellprognose, die nicht vorgelegt wurde.

Matrizennachweise für Haus-zu-Haus-Verkehre sowie zu den Nutzerkosten und den induzierten Verkehren liegen nicht vor. Das Konstrukt des impliziten Nutzens bleibt somit eine Black Box. Auch die Darstellung im Methodenhandbuch zur Modellierung kann dem nicht abhelfen.²⁵

²³ Vgl. Intraplan (2014): Entwurf der NKA-Überprüfung, BVWP 2015, Anhang, S. 82-85.

²⁴ Vgl. PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 124ff.

²⁵ Vgl. PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 63ff.



Der implizite Nutzen soll bei der A 39 466,12 Mio. € und bei der A 20 1,025,46 Mrd. € betragen. Dieser starke Unterschied ist nicht nachvollziehbar.

Im Projektdossier wird für die A 20 die Veränderung der **Betriebsleistung** im Personenverkehr aus induziertem Verkehr mit 143,95 Mio. PKW-km/a und aus verlagertem Verkehr mit 9,75 Mio. PKW-km/a angegeben.²⁶ Diese Verkehre werden im Methodenhandbuch wie folgt definiert:

- Induzierter Verkehr (Erhöhung der Fahrtenhäufigkeit oder veränderte Zielwahl)
- Verlagerter Verkehr (Nachfrageverlagerungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern im Planfall gegenüber dem Bezugsfall)²⁷

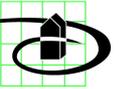
Der enorm hohe Wert für den induzierten Verkehr bei der A 20 ist nicht nachvollziehbar. Wie es in dieser dünn besiedelten Region zu einer so hohen Erhöhung der Fahrtenhäufigkeiten kommen soll, erschließt sich nicht. Dies gilt auch für eine veränderte Zielwahl.

Bei der A 39 soll es durch die Veränderung der **Betriebsleistung** im Personenverkehr zu induzierten Verkehren von 97,88 Mio. PKW-km/a und zu verlagerten Verkehren in Höhe von 23,55 Mio. PKW-km/a kommen. Die wesentlich höhere Verlagerung von Verkehren bei der A 39 ergibt sich auch aus Verlagerungen von der Schiene auf die A 39.

Aus Tabelle 6 ist erkennbar, dass die Summe der Veränderung der **Betriebsleistung** im Personenverkehr durch verlagerte und induzierte Verkehre höher ist als die Veränderung der **Betriebsleistung** im Personenverkehr insgesamt. Dies zeigt, dass es offensichtlich Verkehre gibt, die beiden Kategorien zugeordnet werden. Die völlig unterschiedlichen Verhältnisse von induziertem zu verlagertem Verkehr bei der A 20 und der A 39 zeigen, dass die Verlagerung bei der A 39 eine wesentlich höhere Bedeutung hat als bei der A 20. Der induzierte Verkehr ist bei der A 20 um den Faktor 14,8 höher als die verlagerten Verkehre, bei der A 39 ist der Faktor nur 4,2. Dies zeigt die völlig unterschiedlichen Annahmen in diesem Segment der verlagerten und induzierten Verkehre.

²⁶ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html#h1_nutzen

²⁷ Vgl. PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 121.

**Tabelle 6: Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr**

	insgesamt in Mio. PKW-km/a	davon verlagertes Verkehr in Mio. PKW-km/a	davon induzierter Verkehr in Mio. PKW-km/a	Summe induzierter + verlagertes Verkehr	Verhältnis induzierter zu verlagertem Verkehr
A 20	131,53	9,75	143,95	153,7	14,8
A 39	115,42	23,55	97,88	121,43	4,2

Quelle: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html#h1_nutzen, http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI/A39-G10-NI.html#h1_nutzen

Der hohe Anteil des impliziten Nutzens am Gesamtnutzen von 19,3 % beim Projekt der A 20 verdeutlicht die Fragwürdigkeit dieses neuen Nutzenproduktes, das nicht trennscharf von den übrigen Reisezeitnutzen unterscheidbar ist. Die Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr wurden mit 2,5554 Mrd. € berechnet. Dies entspricht 48,2 % des Gesamtnutzens.

Damit ergibt sich durch den impliziten Nutzen und den Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr ein Nutzenbeitrag von 3,581 Mrd. €, sodass 67,5 % des Gesamtnutzens auf diese beiden Komponenten zurückgehen.²⁸

Bei der A 39 beträgt der Anteil des impliziten Nutzens 8,8 % und der Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr 13 %. Beide Nutzen haben einen Anteil von 21,7 % am Gesamtnutzen.

Nach BVU (2009) fällt das Gewicht der Reisezeitänderung von 1 bei 5 min auf etwa 0,1 bei 1 Minute. Das bedeutet, dass die Reisezeitnutzen aus Reisezeitersparnissen < 1 min vernachlässigbar sind. Die Argumentation, dass diese auf lange Sicht von den Verkehrsteilnehmern genutzt werden, ist wenig überzeugend.

Im Methodenhandbuch zum BVWP wird auf das Forschungsprojekt von Infratest und ETH Zürich verwiesen.²⁹ In diesem Forschungsvorhaben wurden nach Reiseweiten und Fahrtzwecken differenzierte Zeitwerte ermittelt. Die in diesem Forschungsprojekt ermittelten Zeitwerte für die Fahrtzwecke Ausbildung, Arbeit, Einkauf und Privat wurden zu einem gewichteten durchschnittlichen Zeitwert zusammengefasst.³⁰ Daraus ergeben sich die in Tabelle 7 genannten Zeitwerte. Aus der Tabelle ist

²⁸ Anmerkung: Dieser hohe Anteil resultiert auch aus Verlagerungseffekten von der parallel verlaufenden Bahnstrecke, wodurch es dort zu erheblichen Verlusten kommt, die den Nutzen in einer gesamthaften Betrachtung gegenübergestellt werden müssten.

²⁹ Vgl. PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 96f.

³⁰ Vgl. PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 96ff.



ersichtlich, dass die Anwendung der Zeitwerte nur sinnvoll erfolgen kann, wenn für den Prognosezeitraum Angaben zu den Entfernungsstufen der Nutzer des zu betrachtenden Straßenabschnitts vorliegen. Es gibt keine Aussagen dazu, ob solche Angaben vorliegen und welche Zeitwerte beim jeweiligen Projekt verwendet wurden.

Tabelle 7: Distanzabhängige Zeitwerte für die nicht geschäftlichen Fahrtzwecke nach Entfernungsstufen

Entfernung [km]	Zeitwert [€/P-Std]						
5	4,27	65	9,18	162,5	11,82	425	14,07
15	4,81	75	9,56	187,5	12,24	475	14,42
25	6,41	85	9,94	212,5	12,53	600	14,77
35	7,35	95	10,20	275	12,79	> 600	15,54
45	8,17	112,5	10,66	325	13,17		
55	8,70	137,5	11,18	375	13,71		
55	8,70	137,5	11,18	375	13,71		

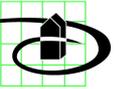
Quelle: PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 97

Die im Forschungsprojekt von Axhausen et al. empirisch ermittelten Zeitwerte für den geschäftlichen Verkehr wurden nach den Angaben im Methodenhandbuch mit der Begründung **nicht verwendet**, dass den Befragten nicht der gesamte Ressourcenverbrauch bewusst gewesen sei.

„Lediglich die Werte für den gewerblichen Verkehr liegen unter den Vergleichswerten. Wie bereits im voran gegangenen Abschnitt erwähnt spiegeln diese die subjektive Wertung der Befragten wider ohne gesamtwirtschaftlichen Ressourcenverbrauch komplett zu berücksichtigen.“³¹

Damit stellt der Gutachter seine Untersuchungsergebnisse selbst in Frage. Vergleicht man die Zeitwerte des Methodenhandbuches (vgl. nachfolgende Abb. 4, etwa 25 € bei 10 km bis zu etwa 75 € bei 500 km) mit den empirisch ermittelten Zeitwerten des Forschungsprojektes ergeben sich erhebliche Unterschiede. Dagegen betragen die Zeitwerte nach AXHAUSEN bei gewerblichen Fahrten zwischen 4,57 €/h (bis 10 km) und 19,01 € bei 500 km. Das bedeutet, dass die Zeitwerte im MIV (gewerblich) im

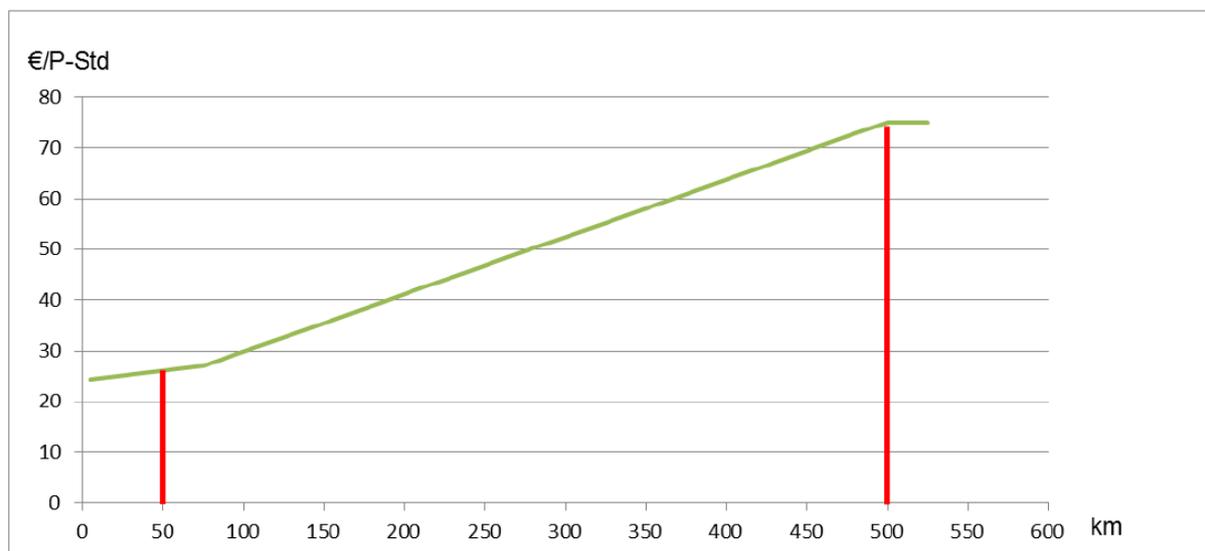
³¹ Vgl. TNS und IVT der ETH Zürich (2014): Ermittlung von Bewertungsansätzen für Reisezeiten und Zuverlässigkeit auf der Basis eines Modells für modale Verlagerungen im nicht-gewerblichen und gewerblichen Personenverkehr für die Bundesverkehrswegeplanung, S. 120.



BVWP 2030 in allen Entfernungsstufen um etwa das Vierfache über den im Forschungsprojekt ermittelten Zeitwerten liegen.³²

Das bedeutet, dass man bei der Nutzen-Kosten-Analyse einen wesentlich geringeren Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit ermittelt hätte, wenn die von Axhausen et. al. ermittelten Werte zugrunde gelegt worden wären. Es ist nicht nachvollziehbar, dass im Fall der privaten MIV-Nutzer die Ergebnisse des Forschungsprojekts verwendet werden, im gewerblichen Fall jedoch nicht. Auch aus Abbildung 4 ist erkennbar, dass eine belastbare Bestimmung der Reisezeitnutzen nur dann vorgenommen werden kann, wenn die Zahl der Geschäftsreisenden auf einer Strecke differenziert nach Entfernungsstufen ermittelt wird.

Abbildung 4: Zeitwertfunktion für den Fahrtzweck Geschäft



Quelle: PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 99

³² Vgl. TNS und IVT der ETH Zürich (2014): Ermittlung von Bewertungsansätzen für Reisezeiten und Zuverlässigkeit auf der Basis eines Modells für modale Verlagerungen im nicht-gewerblichen und gewerblichen Personenverkehr für die Bundesverkehrswegeplanung, Abb. 36, Tab. 12-14.



Tabelle 8: Geglättete gewichtete Zeitwerte in €/h in Abhängigkeit von der Reiseweite

Zweck	Entfernung in km																					
	> 10	10-20	20-30	30-40	40-50	50-60	60-70	70-80	80-90	90-100	100-125	125-150	150-175	175-200	200-225	225-250	250-300	300-350	350-400	400-450	450-500	> 500
Gewerblicher Weg	4.57	6.70	8.41	9.41	10.31	10.88	11.40	11.82	12.24	12.53	13.03	13.62	14.36	14.84	15.18	15.48	15.95	16.60	17.06	17.49	17.95	19.01

Quelle: TNS und IVT der ETH Zürich (2014): Ermittlung von Bewertungsansätzen für Reisezeiten und Zuverlässigkeit auf der Basis eines Modells für modale Verlagerungen im nicht-gewerblichen und gewerblichen Personenverkehr für die Bundesverkehrswegeplanung, Tab. 14.

Aus den Angaben der Projektdossiers ist nicht erkennbar, welcher Reisezeitnutzen für den Geschäftsverkehr ermittelt wurde. Dort wird lediglich angegeben, dass wegen der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr bei der A 20 -18,56 Mio. Personen-h/a³³ sowie bei der A 39 -5,56 Mio. Personen-h/a anfallen.³⁴ 9 % dieser Stunden werden dem Geschäftsreiseverkehr zugeordnet. Es gibt aber keine Angaben dazu, welcher Nutzen daraus resultieren soll. Aufgrund der enorm unterschiedlichen Zeitwerte zwischen privater und geschäftlicher Nutzung (vgl. Abb. 4) können die Nutzenbeiträge wesentlich höher sein als jene aus privater Nutzung. Da die geschäftlichen Nutzen unter Bezug auf Axhausen wesentlich geringer sind, wird in der in den beiden folgenden Kapiteln durchgeführten Sensitivitätsbetrachtung davon ausgegangen, dass vom gesamten Reisezeitnutzen 20 % abgezogen werden müssen. Denn die Werte im Methodenhandbuch sind um den Faktor 4 zu hoch angesetzt.³⁵

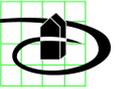
2.2.4 Zwischenfazit: Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 20

Im Projektdossier wurde ein NKV von 1,94 berechnet, das bei Berücksichtigung der Planungskosten und der Ersatzinvestitionen auf 1,71 sinkt. Berücksichtigt man die Reisezeitnutzen < 1min nicht, reduziert sich das NKV auf 1,61. Infolge der unrealistisch hohen Zeitwerte für den gewerblichen PKW-Verkehr werden nur 80 % der gesamten Reisezeitnutzens betrachtet, dadurch verringert sich das NKV auf 1,44.

³³ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html#h1_nutzen

³⁴ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI/A39-G10-NI.html#h1_nutzen

³⁵ Vgl. PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, Ab. 11.



Im Gegensatz zum Projektdossier wird im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 nur ein NKV von 1,6 genannt.³⁶ Dies bedeutet, dass das NKV unter Berücksichtigung der o.g. Abzüge noch wesentlich geringer ist.

Im Folgenden wird eine Sensitivätsbetrachtung zum NKV für die A 20 durchgeführt, um zu verdeutlichen welche Beiträge einen hohen Einfluss auf die Berechnung haben und um aufzuzeigen, wie sich das NKV bei Ermittlung anderer Kostenansätze bzw. Nutzen verändert.

Berücksichtigt man die aktualisierten Baukosten verringert sich das NKV auf 1,62, durch die Planungs- und Erhaltungskosten reduziert es sich auf 1,46. Abzüglich der Reisezeitnutzen < 1min und unter Berücksichtigung von nur 80 % der Reisezeit-Nutzen ergibt sich ein NKV von 1,23 (vgl. Tab. 9).

Tabelle 9: Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 20

	Nutzen	Kosten	NKV
Berechnung BMVI	5.305,70	2.737,18	1,94
mit Ersatzinvest. und Planungskosten	5.305,70	3.105,97	1,71
... ohne impliziten Nutzen	4.990,62	3.105,97	1,61
... abzgl. 20 % Reisezeitnutzen	4.479,53	3.105,97	1,44
Alternative Betrachtung mit Kostensätzen 2014	Nutzen	Kosten	NKV
Kosten 2014	5.305,70	3.271,53	1,62
mit Ersatzinvest. und Planungskosten	5.305,70	3.640,32	1,46
... ohne impliziten Nutzen	4.990,62	3.640,32	1,37
... abzgl. 20 % Reisezeitnutzen	4.479,53	3.640,32	1,23

Quelle: PRINS B 64n, 2016, und eigene Berechnung

Das Projekt wäre damit gerade noch bauwürdig daher müsste nach HASSHEIDER (BMVI) eine vollständige Sensitivätsprüfung erfolgen, ob die Bauwürdigkeit noch gegeben ist und die Berechnungsergebnisse voll belastbar sind.³⁷

„Der NABU begrüßt ausdrücklich, dass bei Projekten deren Nutzen-Kosten-Verhältnis nur knapp über 1 liegt, entsprechende Sensitivätsberechnungen angestellt werden sollen. Dabei muss auch der Vorgabe der BVWP-Grundkonzeption Rechnung getragen werden, alternative Projekte verkehrsträgerübergreifend unter

³⁶ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, Anhang 1

³⁷ Vgl. mündliche Anhörung vom 11.09.2014 des BMVI zur Verkehrsprognose.



*Berücksichtigung der Interdependenzen im Rahmen einer Verkehrsmodellrechnung zu betrachten.*³⁸

Vorher ist aber eine aktuelle Kostenschätzung vorzulegen, damit geprüft werden kann, ob die zentrale Größe für die Berechnung der NKV korrekt ermittelt wurde.

2.2.5 Zwischenfazit: Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 39

Im Projektdossier wurde ein NKV von 2,05 berechnet, das bei Berücksichtigung der Planungskosten und der Ersatzinvestitionen auf 1,72 sinkt. Berücksichtigt man die Reisezeitnutzen < 1min nicht, reduziert sich das NKV auf 1,62. Infolge der unrealistisch hohen Zeitwerte für den gewerblichen PKW-Verkehr werden nur 80 % der gesamten Reisezeitnutzens betrachtet, dadurch verringert sich das NKV auf 1,48.

Bei der A 39 ist nicht auszuschließen, dass bereits mit einer aktuellen Baukostenschätzung ein NKV von unter 1 erreicht wird (vgl. zur Ermittlung der Baukosten auch die Kritik des Bundesrechnungshofs in Kap. 2.9.).

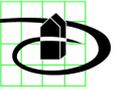
Tabelle 10: Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 39

	Nutzen	Kosten	NKV
Berechnung BMVI	1728,829	842,019	2,05
mit Ersatzinvest. und Planungskosten	1.728,829	1.005,119	1,72
... ohne impliziten Nutzen	1.624,290	1.005,12	1,62
... abzgl. 20 % Reisezeitnutzen	1.486,829	1.005,12	1,48
Alternative Betrachtung mit Kostensatz von 15 Mio. € je bau-km	Nutzen	Kosten	NKV
Kosten 2014	1.728,829	1.594,500	1,08
mit Ersatzinvest. und Planungskosten	1.728,829	1.757,600	0,98
... ohne impliziten Nutzen	1.624,290	1.757,600	0,92
... abzgl. 20 % Reisezeitnutzen	1.486,829	1.757,600	0,85

Quelle: PRINS B 64n, 2016, und eigene Berechnung

Im Folgenden wird auch für die A 39 eine Sensitivitätsbetrachtung zum NKV durchgeführt, um zu verdeutlichen welche Beiträge einen hohen Einfluss auf die Berechnung haben und um aufzuzeigen, wie sich das NKV bei Ermittlung anderer Kostenansätze bzw. Nutzen verändert.

³⁸ Vgl. RegioConsult (2014): Bundesverkehrswegeplan 2015 Stellungnahme zum Vortrag von Intraplan vom 11.9.2014 zur Verkehrsprognose 2030, S. 15, i. a. des NABU-Bundesverbandes.



Berücksichtigt man durchschnittliche Baukosten von 15 Mio. € je Bau-km (niedriger Kostenkennwert) verringert sich das NKV auf 1,08, durch die Planungs- und Erhaltungskosten reduziert es sich auf 0,98. Abzüglich der Reisezeitnutzen < 1min und unter Berücksichtigung von nur 80 % der Reisezeit-Nutzen ergibt sich ein NKV von 0,85 (vgl. Tab. 10).

2.2.6 Verkehrssicherheit

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit ist die Frage zu stellen, inwieweit die Nutzeneffekte mit 612 Mio. € bei der A 20 und bei der A 39 mit 572,245 Mio. € richtig abgebildet worden sind.

Da die Verkehrssicherheit in den Ortsdurchfahrten im Korridor zwar durch die eintretende Entlastung verbessert wird, gleichzeitig aber durch das hohe Geschwindigkeitsniveau auf der Autobahn schwerere Unfälle auftreten können, sind die hohen Nutzen kritisch zu hinterfragen.

2.2.7 Alternativenbetrachtung zur Bahnstrecke

Es ist nicht erkennbar, dass die übergeordneten Ziele des BVWP 2030 „Erhaltung und Modernisierung der Substanz“ und die „Verlagerung auf Teilnetze und Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit“ durch die beiden Gesamtprojekte erfüllt werden.³⁹ Denn dann hätte der Ausbau des bestehenden Bahnsystems geprüft werden müssen. Die Ergebnisse der NKA für den Ausbau der bei der A 39 parallel verlaufenden Bahnstrecke hätten dann um die o. g. Fehler der NKA-Berechnung für die Autobahn korrigiert und anschließend in einer Alternativenbetrachtung gegenübergestellt werden müssen.⁴⁰ Dies gilt teilweise auch für die A 20, dort ist allerdings eine stärker abschnittsbezogene Betrachtung erforderlich.

2.2.8 Flächenverbrauch als Negativnutzen für die Landwirtschaft

Der durch den erheblichen Flächenverbrauch entstehende Negativnutzen für die Landwirtschaft infolge der Flächenbelegung wird ebenfalls nicht berücksichtigt. Dieser ist in die NKA einzubeziehen. Es ist davon auszugehen, dass ein erheblicher Negativnutzen bei der Landwirtschaft auftreten wird.

³⁹ Vgl. PFV (2016): Methodenhandbuch zum BVWP 2030, S. 30, Tab. 1: Übergeordnete und abgeleitete Ziele bzw. Lösungsstrategien für den BVWP 2030.

⁴⁰ Vgl. PFV (2016): Methodenhandbuch zum BVWP 2030, S. 30, Tab. 1: Übergeordnete und abgeleitete Ziele bzw. Lösungsstrategien für den BVWP 2030.



2.2.9 Zeitraum der Nutzenberechnung

Bezogen auf den Zeitraum der Nutzenberechnung wird im Methodenhandbuch zum BVWP ausgeführt:

„Für die drei Phasen des Betrachtungszeitraums werden zunächst die jährlichen Nutzen und Kosten berechnet. Die nachfolgende Abbildung 6 verdeutlicht dieses Grundprinzip. Im Beispiel wird von einer siebenjährigen Planungsphase, einer dreijährigen Bauphase und einer 26jährigen Betriebsphase ausgegangen. Sofern es sich um ein Straßenprojekt handelt, umfasst die Planungsphase die Bauphase.“⁴¹

Im Projektdossier wird für die A 20 von einer 42-jährigen Betriebsphase und bei der A 39 von einer 35-jährigen Betriebsphase ausgegangen. Das bedeutet, dass für jedes Einzelprojekt offenbar spezifische Betriebsphasen berechnet wurden, sodass eine Vergleichbarkeit mit anderen Projekten nicht gewährleistet ist.⁴² Es wird nicht erläutert, wie es zu diesen unterschiedlichen Betriebszeiten kommt, die für die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses verwendet wurden. Es ist unklar, ob bei den Berechnungen berücksichtigt wurde, dass nach 42 bzw. 35 Jahren fast alle Anlagen abgängig sind und daher nach Ablauf des angenommenen Nutzungsberechnungszeitraums vollständig ersetzt werden müssen.

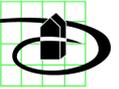
Tabelle 11: Nutzungsdauern der Anlagen bei der Straße

Anlagenteile	Nutzungsdauer [Jahre]	Annuitätenfaktor $a_{\text{Anlagenteil}} [-]$
Untergrund, Unterbau, Entwässerung	90	0,02178
Oberbau	25	0,04943
Brücken	50	0,02985
Stützwände	50	0,02985
Tunnel	50	0,02985
Schallschutz	50	0,02985
Sonstige Bauwerke	50	0,02985
Ausstattung	10	0,10959
Sonstige besondere Anlagen und Kosten sind nach Erfahrung anzusetzen, im Mittel ca. 20 Jahre**	**20	0,05940

Quelle: PTV, 2016, Methodenhandbuch zum BVWP 2015, S. 54

⁴¹ Vgl. PTV (2016). Methodenhandbuch zum BVWP 2030, Tab. 5., S. 54 und Abb. 6, S. 56

⁴² Vgl. PTV (2016). Methodenhandbuch zum BVWP 2030, S. 30, Tab. 1: Übergeordnete und abgeleitete Ziele bzw. Lösungsstrategien für den BVWP 2030. S. 56 sowie Tab. 5.



2.2.10 Kritik des Bundesrechnungshofs an der Ableitung der Kostensätze

Auch aus dem aktuellen Bericht des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vom 23.3.2016 geht hervor, dass **zu den Investitionskosten keine belastbaren Daten** vorliegen, die eine zuverlässige Abschätzung der Kosten ermöglichen. Zur Plausibilisierung der Investitionskosten wird ausgeführt:

„Das BMVI beauftragte ein Büro, ein Verfahren zur Plausibilisierung der von den Ländern angemeldeten Investitionskosten zum BVWP 2030 zu entwickeln. Basis hierfür sollten die Kosten bereits fertiggestellter Straßenbauprojekte (Vergleichsprojekte) sein.

Das Büro berechnete auf Grundlage der Vergleichsprojekte für unterschiedliche Straßenquerschnitte Kostenober- und Kostenuntergrenzen (Vergleichskosten).⁴³ Wenn die von den Ländern angemeldeten Investitionskosten innerhalb oder oberhalb der jeweiligen Vergleichskosten lagen, sollten sie als plausibel eingestuft werden.

[...]Wie das Büro die Vergleichskosten im Detail hergeleitet und berechnet hatte, war darin nicht dargelegt. Auch das BMVI konnte dem Bundesrechnungshof dies nicht erläutern.“⁴³

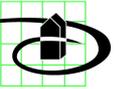
*„[...] Für das Herleiten der Vergleichskosten sollten fertiggestellte Straßenbauprojekte als Datengrundlage verwendet werden. Dazu fragte das **BMVI** von den Ländern Daten zu 148 Projekten ab. Diese meldeten jedoch nur Daten zu 78 Projekten. Für das Gutachten konnten davon lediglich 54 Projekte verwertet werden.“⁴⁴*

Diese Vorgehensweise wird vom Bundesrechnungshof als sehr bedenklich bewertet, denn dadurch, dass das BMVI diese Daten nicht kannte, **konnte es deren Qualität und Richtigkeit nicht bewerten.** *„Auch dadurch ist die Verlässlichkeit der hergeleiteten Vergleichskosten fragwürdig.*

Darüber hinaus hält es der Bundesrechnungshof nicht für hinnehmbar, dass das BMVI nicht sichergestellt hat, dass dem Büro ausschließlich Daten von

⁴³ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 8

⁴⁴ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 9



schlussgerechneten Projekten gemeldet wurden. Nur bei schlussgerechneten Projekten sind alle Nachträge und damit alle Kosten bekannt. Für die Plausibilisierung der angemeldeten Straßenbauprojekte ist daher das Herleiten von Vergleichskosten auf der Basis schlussgerechneter Leistungen unabdingbar.“⁴⁵

Diese Bewertung des Bundesrechnungshofes zeigt, dass **keine belastbaren Datengrundlagen für die Ermittlung der tatsächlichen Investitionskosten vorliegen.**

Wie wenig belastbar eine solche Vorgehensweise ist, zeigt das Fallbeispiel der A 44 Kassel – Wommen, wo die Baukostensteigerung in den Abschnitten der VKE 1-33 bei etwa 50 % liegt und ständig Nachträge von den Baufirmen eingereicht werden müssen wegen unauskömmlicher Baukostenkalkulation. In der VKE 20 Hessisch-Lichtenau wurden Gesamtkosten nur für den Bund von 93,1 Mio. € im Vergleich zu 44,7 Mio. € (Kostenansatz 2001) ermittelt.⁴⁶ Die A 44 ist nur ein Beispiel unter vielen, wie die Bundestagsdrucksache Nr. 18/5989 zeigt.

Weiter ist zu bemängeln, dass die nach der Plausibilisierung von einigen hundert Projekten ermittelten Untergrenzen für die Gesamtkosten durch das BMVI um 15 % abgesenkt wurden. Ursprünglich war geplant, die Projekte, bei denen die Kosten unterhalb der Untergrenze lagen, mit der jeweiligen Straßenbauverwaltung zu besprechen und ggf. zu ändern (sogenannte Rückschleifen).⁴⁷

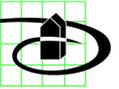
Durch die Senkung der Untergrenzen um 15 % wurde lediglich die Zahl der Rückschleifen verringert und mit hoher Wahrscheinlichkeit verhindert, dass zahlreiche Projekte mit völlig unrealistischen Kostenangaben überprüft wurden. Davon ist auszugehen, denn der Bundesrechnungshof weist darauf hin, dass das BMVI keine fachlichen Gründe für seine Vorgehensweise nennen konnte.⁴⁸ Der Bundesrechnungshof führt dazu aus:

⁴⁵ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 9, 10

⁴⁶ Vgl. BT-DS-Nr. 80/5018, S. 6 sowie BT-DS-Nr. 18/5989, S. 7.

⁴⁷ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 11

⁴⁸ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 12



„Durch das nachträgliche Herabsetzen der Kostenuntergrenzen wurden Projekte als plausibel eingestuft, obwohl ihre Kosten unterhalb der gutachterlich ermittelten Untergrenzen lagen. Für den Bundesrechnungshof ist dieses Vorgehen insbesondere deshalb unverständlich, weil sich die Festlegung des BMVI nicht auf fachliche Argumente stützte und willkürlich erscheint.“⁴⁹

Diese Vorgehensweise ist nicht akzeptabel, denn durch das Absenken der Kostenuntergrenzen werden **Projekte als plausibel eingestuft, deren Kosten nach dem Plausibilisierungsverfahren zu gering** waren.

„Damit hat das BMVI sein Ziel, die Verlässlichkeit und die Vergleichbarkeit der NKV der gemeldeten Projekte untereinander zu verbessern, nur teilweise erreicht.“⁵⁰

2.2.11 Fazit zum NKV

Aufgrund der Mängel ist festzustellen, dass die Nutzen-Kosten-Verhältnisse für beide Autobahnen überhöht sind und auf Basis aktueller und belastbarer Kostenschätzungen korrigiert werden müssen. Dies betrifft die Frage der Baukosten, die Berücksichtigung der Planungskosten, des negativen Nutzens für die Landwirtschaft und der Monetarisierung der Eingriffe in Natur und Landschaft.

Bei beiden Autobahnen kann ein NKV unter 1 nicht ausgeschlossen werden. Denn eine Sensitivitätsrechnung für die A 20 ergibt lediglich ein NKV von 1,23 und für die A 39 von 0,85.

2.3 Ziel: Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft

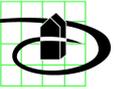
Die **Zielformulierung**⁵¹ ist unzureichend und die Ziele werden nicht priorisiert. Vor allem fehlt beispielsweise beim übergeordneten Ziel **„Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft“** ein daraus abgeleitetes Ziel, das konsequenterweise lauten müsste: „Vermeidung einer hohen Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen und Natura 2000–Gebieten“.⁵² Für das Gesamtprojekt

⁴⁹ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 12

⁵⁰ Vgl. BRH (2016): Bericht nach § 88 Abs. 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 13

⁵¹ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 5

⁵² Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 5



der A 20 wird im Umweltbeitrag Teil 2 eine Flächeninanspruchnahme von 870,9 ha angegeben.⁵³ Für die A 39 werden 545,9 ha angegeben.⁵⁴

Um diesen Wert zu überprüfen, hat RegioConsult eine Kontrollrechnung durchgeführt. Dabei wurden die Angaben des Umweltberichtes aus Tab. 9 für den Neubau von Autobahnen verwendet und ein dreifacher Faktor für den Ausgleich der vom Eingriff betroffenen Flächen gewählt. Dies begründet sich durch die hohe Umweltbetroffenheit bei beiden Projekten.

Tabelle 12: Flächeninanspruchnahme durch die A 20 und A 39

Projekt	Baulänge in km	Querschnitt RQ 31*	Ausgleichsbedarf (3fach)	Flächenbedarf insgesamt in ha	Flächenbedarf nach Dossier/ Umweltbericht
A 20	161	805	2.415	3.220	870,9
A 39	106,3	532	1.595	2.126	545,9
Summe	267,3	1.337	4.010	5.346	1.416,8

Quelle: Baulängen aus PRINS, *Angaben zum Flächenbedarf BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, Tabelle 9, S. 39.

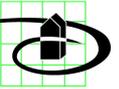
Daraus resultieren die in Tabelle 12 angegebenen Flächenverluste für beide Projekte – A 20 mit 3.220 ha und A 39 2.126 ha – insgesamt 5.346 ha (vorhabenbedingt beeinträchtigte Fläche und Kompensationsbedarf). Nach dem Flächenansatz des Umweltberichtes (vgl. dort Tab. 9) ergibt sich für die Trasse ein Flächenbedarf von 805 ha für die A 20 und 531,5 ha für die A 39 (vgl. Tab. 12). Es ist ersichtlich, dass hier nicht alle Trassennebenanlagen mit eingerechnet sein können, wie Regenrückhaltebecken, Böschungen, Dämme und Einschnitte sowie Erddeponien. Der Flächenbedarf wird in den Projektdossiers und im Umweltbericht mit 870,9 ha (A 20) und 545,9 ha angegeben.

Die Angaben im Umweltbericht und auch im Umweltbeitrag Teil 2 berücksichtigen nicht die erforderlichen Flächen für Ausgleichsmaßnahmen und Kompensation. Das Kriterium 2.5 Flächeninanspruchnahme berücksichtigt nur die überschlägige Abschätzung der Brutto-Flächeninanspruchnahme des Verkehrsweges einschließlich aller Verkehrsbegleitflächen (versiegelte und nicht versiegelte Verkehrsflächen einschl. Böschungflächen, Dämme, Einschnitte).⁵⁵

⁵³ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A_20_umwelt

⁵⁴ http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI/A39-G10-NI.html#h1_umwelt

⁵⁵ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 26.



2.4 Einstufung der Projekte

Projekte werden nach den Angaben im Bericht „*nur dann in den VB-E eingestuft, wenn sie **keine hohe Umweltbetroffenheit** aufweisen bzw. wenn naturschutzfachliche Probleme bereits umfassend in Planfeststellungsverfahren abgearbeitet wurden.*“⁵⁶ Eine **Abwertung** von Projekten des VB in den weiteren Bedarf geschieht aufgrund großer naturschutzfachlicher Probleme jedoch offensichtlich nicht. Zumindest gibt es dazu keine präzisen Angaben.⁵⁷ Dadurch kann das formulierte **Ziel „Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft“ nicht erreicht werden.**

2.5 Interdependenzen Straße/Schiene

Der durch den BVWP geplante engpassbezogene Ausbau ist grundsätzlich zu begrüßen. Die Größenordnung der vermiedenen LKW-Fahrten: „*Die zusätzlichen Kapazitäten führen zu einer stärkeren Nutzung der Bahn, so dass über 1 Mrd. Pkw-km sowie über 780.000 Lkw Fahrten pro Jahr mit einer Fahrleistung von 529 Mio. Lkw-km vermieden werden.*“⁵⁸ fällt allerdings relativ gering aus, sodass geprüft werden muss, woran dies liegt.

Interdependenzen wurden zwar intramodal und intermodal ermittelt, aber nicht nachvollziehbar auf Gesamtplanebene dargestellt. Die Wirkung wurde mit 1 bis 3 % beziffert,⁵⁹ was sehr gering erscheint. Offenbar wurde die Methodik seit Vorlage des Forschungsberichts „*Beurteilung alternativer Verkehrswegeprogramme*“ von INTRAPLAN und BVU aus dem Jahr 1996 nicht weiter entwickelt.⁶⁰ Mit Hilfe des dort entwickelten Modells soll es möglich gewesen sein, die Interdependenzen zwischen den Veränderungen der Verkehrsströme und Transportmengen der Verkehrsträger abzubilden. Die Gesamtwirkungen für das simultan betrachtete Schienen- und Straßennetz im Bundesgebiet wurden mit 0,1-1 % berechnet. Bei regionalen Wirkungsbetrachtungen ergaben sich zum Teil wesentlich höhere Effekte, z. B. eine Abnahme von 4 % der beförderten Bahnmenge (Zugzahlen) bei Wegfall der NBS Köln-Rhein-Main. Regionale Auswirkungen standen aber nicht im Fokus der Arbeiten.

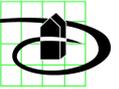
⁵⁶ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 11

⁵⁷ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 64f.

⁵⁸ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 16

⁵⁹ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 128f.

⁶⁰ Vgl. ITP und BVU (1996): Beurteilung alternativer Verkehrswegeprogramme, FP 90393/93 des BMV, S. 117.



Die aktuellen Arbeiten zum BVWP 2030 wurden bislang nicht offengelegt, sodass nicht beurteilt werden kann, ob die Methodik weiterentwickelt wurde und damit auch die regionalen Effekte in ausreichender Detaillierung abbildbar sind. Angesichts der kreisbezogenen Matrizen von ITP darf dies bezweifelt werden.

Eine Interdependenzbetrachtung wurde weder im A 20 Korridor noch im Korridor der A 39 durchgeführt.

Warum im Methodenhandbuch nur Nutzeneffekte berücksichtigt werden, die zulasten der Schiene gehen, ist nicht nachvollziehbar.

„Zusätzlich zu diesen ohnehin berücksichtigten Wirkungen erfasst die Nutzenkomponente NK den Umstand, dass durch Verlagerungen von der Straße auf andere Verkehrsträger Reise- und Transportzeitgewinne im Straßenverkehr durch reduzierte Auslastungen und damit einhergehende höhere durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten erzielt werden können.¹⁴ Darüber hinaus wird über die Nutzenkomponente NK berücksichtigt, dass durch Schienenverkehrsprojekte, die eine Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge vorsehen, Reisezeitgewinne im Straßenverkehr durch entfallende Wartezeiten an den Bahnübergängen entstehen können.“⁶¹

2.6 Unzerschnittene Räume

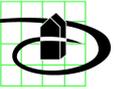
Der BVWP-Gesamtbericht räumt ein, dass auf einer Streckenlänge von fast 2.000 km unzerschnittene Räume (UZR) durchschnitten werden.⁶² Damit wird aber die Dimension der **Zerschneidung** nicht transparent dargestellt. Dazu müsste im Gesamtbericht angegeben werden, wie sich die Größe der unzerschnittenen Räume verringert. Dies wird lediglich im Umweltbericht angegeben, aus dem hervorgeht, dass das diesbezügliche Ziel verfehlt wird: *„Das Ziel der Erhaltung des Anteils unzerschnittener verkehrsarmer Räume ($UZVR \geq 100 \text{ km}^2$) wird entsprechend der zugrunde gelegten Bewertungsschwellen in Tab. 20 deutlich verfehlt.“⁶³*

Zwar sollen gleichzeitig durch die Planung von Tierquerungshilfen 26 Lebensraumnetzwerke im Zuge von Ausbauvorhaben Straße wiedervernetzt werden. Dies kann den gesamten Eingriff jedoch bei weitem nicht ausgleichen und auch nicht

⁶¹ Vgl. PFV (2016): Methodenhandbuch zum BVWP 2030, S. 30, S. 35.

⁶² Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 24

⁶³ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 168.



kompensieren. Nicht nachvollziehbar ist zudem, dass es zwar eine Darstellung der aktuellen Flächenkulisse der unzerschnittenen Verkehrsarmen Räume (UZVR) gibt,⁶⁴ aber keine Darstellung der zukünftigen Flächenkulisse unter Berücksichtigung der VB und WB-Projekte.

Im Umweltbericht⁶⁵ werden für **die A 20** von Bosch + Partner für das 161 km⁶⁶ lange Gesamtprojekt nur 870,9 ha Flächeninanspruchnahme angegeben. Zur Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume) kommt es auf 5,9 km und zur Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500) auf 14 km. Zur Zerschneidung unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR) kommt es in 18.941 ha Fläche. Kernräume des BfN werden auf 15,9 ha Fläche beansprucht. **Naturschutzvorrangflächen sind mit 1,6 ha (0,01 ha/bau-km) und Kultur- und Landschaftsschutzvorrangflächen mit 76,7 ha (0,49 ha/bau-km) betroffen.**

Für **die A 39** werden im Umweltbericht⁶⁷ von Bosch + Partner für das 106,3 km⁶⁸ lange Gesamtprojekt 546 ha Flächeninanspruchnahme angegeben. Zur Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume) kommt es auf 1,7 km und zur Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500) auf 57,5 km. Zur Zerschneidung unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR) kommt es auf 5.603 ha Fläche. Kernräume des BfN werden auf 5,7 ha Fläche beansprucht. Naturschutzvorrangflächen sind mit 4,7 ha (0,04 ha/bau-km) und Kultur- und Landschaftsschutzvorrangflächen mit 43,9 ha (0,38 ha/bau-km) betroffen.

Die negativen Umweltwirkungen sind bei beiden Projekten erheblich. Bei der A 20 sind sie noch stärker ausgeprägt als bei der A 39, was aber vor allem an der unterschiedlichen Streckenlänge liegt. Allerdings ist die Betroffenheit von UZVR-Flächen im Verhältnis bei der A 20 deutlich größer (117,65 ha/Bau-km). Die A 39 kommt auf einen Wert von 52,9 ha/bau-km.

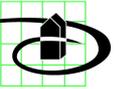
⁶⁴ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 122. Abb. 33

⁶⁵ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, Anhang 1, dort 158,2 km Trassenlänge genannt.

⁶⁶ Anmerkung: Die Gesamtlänge wird im Umweltbericht mit 158,2 km angegeben im Projektdossier des PRINS dagegen mit 161 km.

⁶⁷ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, Anhang 1

⁶⁸ Anmerkung: Die Gesamtlänge wird im Umweltbericht mit 116,4 km angegeben im Projektdossier des PRINS dagegen mit 106 km.



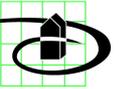
Da die tatsächlichen Flächeninanspruchnahmen wesentlich größer sind (vgl. Kap. 2.3.1) als im Umweltbeitrag angegeben, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Betroffenheit unzerschnittener Räume größer ist als ermittelt.

2.7 Verkehrsprognose 2030

Die Ausführungen zur Verkehrsprognose zeigen, dass die im bisherigen Verfahren von RegioConsult für den NABU-Bundesverband vorgetragene Kritik weitgehend unberücksichtigt geblieben ist. Es bleibt unklar, was das BMVI unter Mikroprognose versteht.⁶⁹ Hierunter Verflechtungen auf Kreisebene zu verstehen, zeigt ein unzureichendes bzw. fehlerhaftes Verständnis von Modellierungsebenen auf. Denn neben der üblichen Makroprognose, soll eine mikroskopische Betrachtungsweise Verkehrsbelastungen auf der Ebene von einzelnen Akteuren bzw. Fahrzeugen aufzeigen.

Inwieweit gerade das BIP der entscheidende Treiber der Verkehrsentwicklung ist, ist ebenfalls fraglich. Entsprechend sind die Ergebnisse zu hinterfragen, da vor allem aufgrund zu niedriger Nutzerkostensteigerungen ein überhöhtes Wachstum ermittelt wird. Da überdies nur Verkehrsleistungsdaten genannt werden, ist eine abschließende Beurteilung der Annahmen der Prognose nicht möglich, da für viele Projektbewertungen die Höhe des Verkehrsaufkommens maßgebend ist. Die Annahmen zur Entwicklung der Nutzerkosten im Straßenverkehr (vgl. Tab. 13) werden insbesondere für die LKW als nicht realistisch eingeschätzt. Dadurch kommt es in der Folge zu einer überhöhten Prognose der LKW-Verkehre und zur Ausweisung zu hoher Nutzen. In abgeschwächter Form gilt dies auch für die PKW-Verkehre, da für diese nur ein Nutzerkostenanstieg von 0,5 % angesetzt wurde.

⁶⁹ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 54

**Tabelle 13: Entwicklung der Nutzerkosten im Straßenverkehr**

	Reale Veränd. 2030/10 (% p.a.)	Haupteinflussfaktoren (+ = steigende Wirkung, - = dämpfende Wirkung)
Pkw	0,5	+ Kraftstoffpreis (Rohölpreis / Mineralölsteuer) - Spezifischer Verbrauch (bei konventionellen Antrieben), auch auf Grund von Klimaschutzanforderungen + Höhere Fahrzeugpreise, auch durch alternative Antriebe, aber für Nutzerkosten kaum relevant
Lkw	0,0	+ Kraftstoffpreis (Rohölpreis / Mineralölsteuer) - Spezifischer Verbrauch, auch auf Grund von Klimaschutzanforderungen - Produktivitätsfortschritte (auch durch Kostendruck ausländischer Fahrzeuge) 0 Lkw-Maut (real konstant)
ÖSPV	1,0	+ Produktionskosten real steigend (Personal, Energie) - Produktivitätsfortschritte + Fördermittel real sinkend

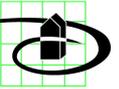
Quelle: Intraplan u.a. (8/2012): Sozioökonomische und verkehrspolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose sowie analog, 2014, Folie 22

Statt der von INTRAPLAN unterstellten realen Steigerung der Nutzerkosten pro Jahr von lediglich 0,5 %, ist von einer stärkeren Zunahme auszugehen. Auswertungen von KUNERT (DIW) zeigen, dass der Kraftfahrerpreisindex, wenn man den Zeitraum von 1999 bis 2011 betrachtet, etwa 100 Indexpunkte über dem Verbraucherpreisindex liegt (vgl. Abb. 5). Auch eine Analyse des BBSR zeigt, dass zwischen den Lebenshaltungskosten und den Kraftstoffpreisen eine deutliche Lücke klafft (vgl. Abb. 6: Indexwert für Diesel über 180, Lebenshaltung bei unter 120).

Es ist zu erwarten, dass sich der Kraftfahrerpreisindex in dieser Größenordnung weiter entwickelt. Dies stellt bereits einen konservativen Berechnungsansatz dar, da aufgrund der Erdölverknappung und der ehrgeizigen Klimaschutzziele der Bundesregierung von einer weiter zunehmenden Preissteigerung für die Nutzer des Kfz-Verkehrs auszugehen ist. Die reale Steigerung der Nutzerkosten ist deshalb eher in der Größenordnung von 1,5 bis 2 % pro Jahr zu erwarten. Auch durch alternative Antriebe (Elektrofahrzeuge) ist keine Reduktion der Nutzerkosten zu erwarten.

Die von INTRAPLAN unterstellte hypothetische Einsparung von 1,5 %/a infolge von technischer Entwicklung (Motor, Fahrzeugkonzepte etc.) kann nicht als qualifizierte Aussage betrachtet werden. Es ist bekannt, dass vor allem Mittelklassewagen schon lange an der Optimierungsgrenze des Kraftstoffverbrauchs liegen. Hier ist nur durch kleinere und vor allem leichtere Fahrzeuge eine weitere Absenkung zu erwarten.

Dagegen ist aber zu beachten, dass aufgrund des zunehmenden Modernisierungsdrucks bei LKW (beispielsweise durch Umweltzonen und die Verwirklichung der Klimaschutzziele) die Kosten durch den erforderlichen



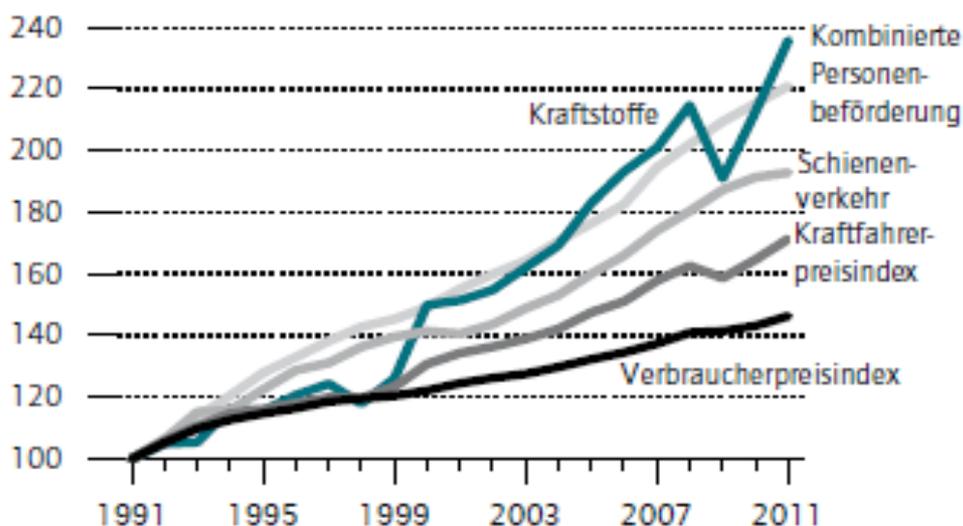
Fahrzeugaustausch steigen. Bei weiter steigenden Kraftstoffkosten könnten auch die durch neue LKW möglichen Rückgänge im Verbrauch kompensiert werden, sodass es für diese Kategorie insgesamt zu Kostensteigerungen kommt und nicht zur von INTRAPLAN angenommenen realen Veränderung von 0,0% pro Jahr.⁷⁰

Zudem ist insbesondere bei den Lkw-Kosten zu berücksichtigen, dass betreffend die Lkw-Maut bis 2030 von keiner Erhöhung ausgegangen wird, obwohl zwischenzeitlich bereits Mauterhöhungen eingetreten sind und eine Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen bereits geplant ist.

Abbildung 5: Preisindizes im Verkehr

Preisindizes im Verkehr

1991 = 100



Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin.

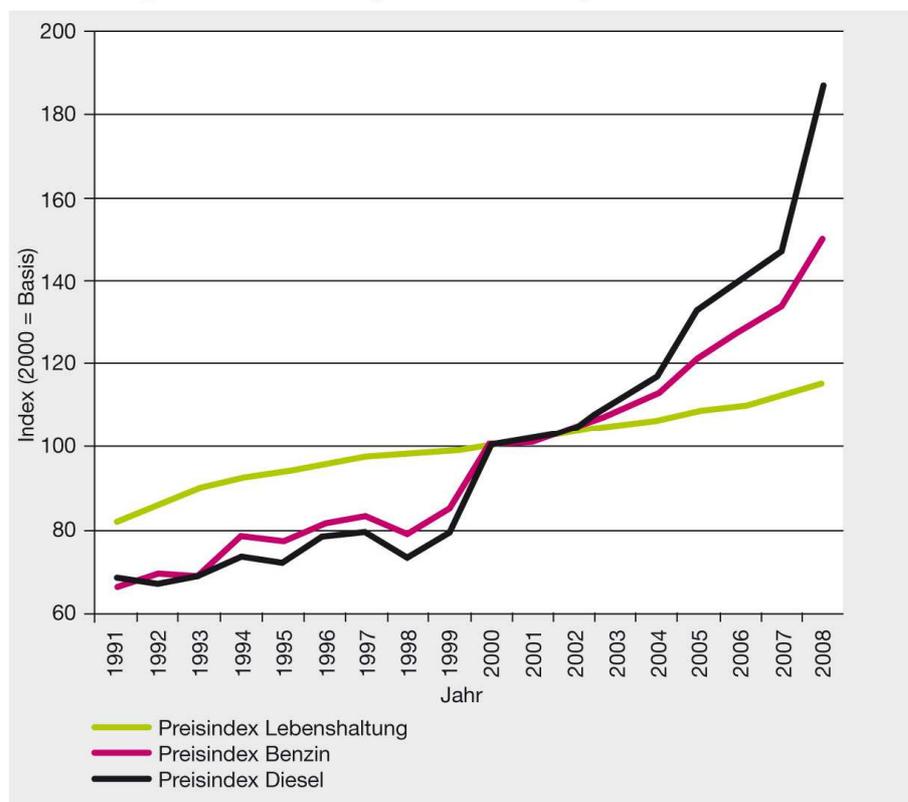
Quelle Kunert, U. und Radke, S. (DIW Wochenbericht 24, 2012): Personenverkehr in Deutschland – mobil bei hohen Kosten, S. 9

⁷⁰ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 22.



Abbildung 6: Entwicklung der Lebenshaltungskosten und Kraftstoffpreise

Abbildung 6
Entwicklung der Lebenshaltungs- und Kraftstoffpreise



Quelle: Chancen und Risiken steigender Verkehrskosten für die Stadt- und Siedlungsentwicklung unter Beachtung der Aspekte der postfossilen Mobilität. Bonn 2009. = BBSR-Online-Publikation 6/2009

Quelle BBSR, Steigende Verkehrskosten - bezahlbare Mobilität, IzR 12.2009

2.7.1 Ergebnisse der Verkehrsprognose für die A 20

IVV hat im Rahmen der Umlegungsrechnungen für das Projektdossier der A 20 in der Prognose 2030 Belastungen ermittelt, die keinen Autobahnquerschnitt rechtfertigen (vgl. Abb. 7).⁷¹

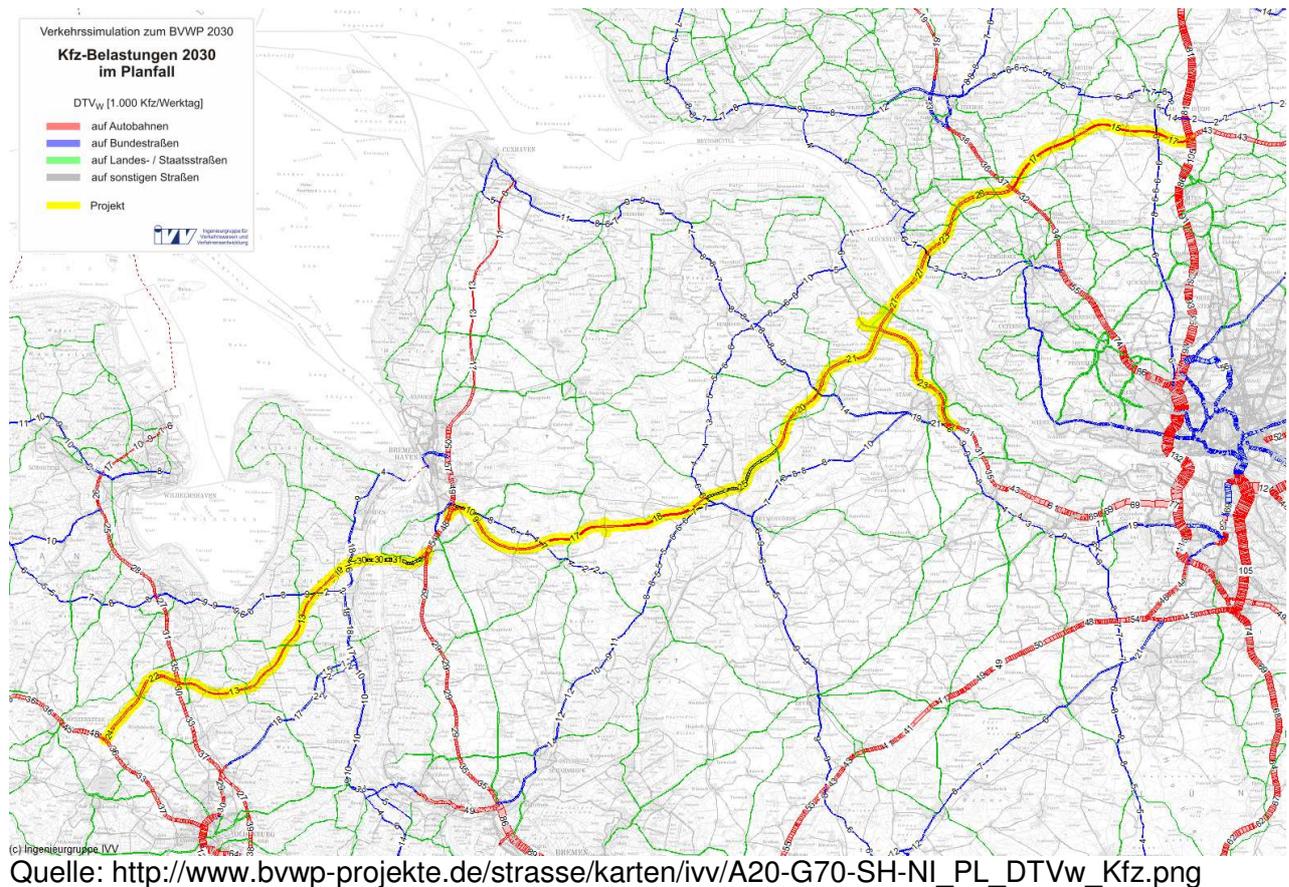
IVV weist östlich der A 27 (Loxstedt) bis westlich Beverstedt nur 9.000 bis 10.000 Kfz/24h⁷² auf und zwischen Beverstedt bis zur B 495 (Bremervörde) 17.000 bis 18.000 Kfz/24h. Zwischen B 73 und A 26 hat IVV 21.000 Kfz/24h nachgewiesen.

⁷¹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B64_B51-G10-NW_PL_DTVw_Kfz.png

⁷² Mangelnde Lesbarkeit des Plots wegen Überlagerung mit der B 71 vor Bremerhaven.

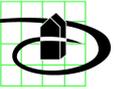


Abbildung 7: Umlegungsrechnung für 2030 für die A 20



Die Belastungen liegen in weiten Bereichen deutlich unter 20.000 Kfz/24h, in vielen Abschnitten wird auch der Mindestwert von 18.000 Kfz/24h unterschritten. Dies betrifft vor allem die Abschnitte zwischen der A 23 und der A 7 (15.000 bis 17.000 Kfz/24h), westlich Bremervörde bis zur A 27 (Bremerhaven) sowie den Abschnitt zwischen A29 und B 212. Dort ist offenbar eine starke intramodale Interdependenz zwischen A 20 und der B 211n (Mittelort – Brake) gegeben. Diese ist bereits im Bau. Während die A20-Belastung im Planfall auf 13.000 Kfz/24h abfällt, weist IVV auf der parallel verlaufenden B 211 18.000 Kfz/24h nach. Hier wird besonders deutlich, dass durch die A 20 eine Doppelstruktur geschaffen würde, die gesamtwirtschaftlich nicht sinnvoll ist. In diesem Abschnitt ist die A 20 auf keinen Fall bauwürdig. Die Festlegung aus der Bedarfsplanung 2003/2004, keine Parallelausbaumaßnahmen vorzunehmen, und entsprechend Bundesstraßen aus der Widmung zu nehmen, wurde hier grob verletzt.⁷³

⁷³ Vgl. HMWVL, BVWP-Ordner 2003, Begleitschreiben.



Im Abschnitt zwischen B 212 und A 29 und sind in der Umlegung von IVV 30.000 bis 31.000 Kfz/24h ausgewiesen, dies entspricht gegenüber dem Bezugsfall (19.000 Kfz/24h) einer Steigerung von 12.000 Kfz/24h.⁷⁴ Das bedeutet, dass IVV von etwa 10.000 Kfz/24h an großräumig verlagertem Verkehr (Fernverkehr) ausgeht, da in der Region kaum Wachstumsimpulse für den Verkehr auszumachen sind. Nachweise hierzu fehlen.⁷⁵

Da die Größenordnung des großräumig verlagerten Verkehrs etwa 75-80 % des Gesamtaufkommens ausmacht, muss die Belastbarkeit der Bundesprognose 2030 hinsichtlich des Ausmaßes der Verlagerungswirkung hinterfragt werden. Üblicherweise liegen die Durchgangsverkehrsanteile wesentlich niedriger. Die zugrundeliegenden Verflechtungen müssen daher überprüft werden, da das Ausmaß der Verlagerung für die Nutzen-Kosten-Analyse von erheblicher Bedeutung ist.

Wie Abbildung 8 zu entnehmen ist, sind in der Umlegung von IVV südlich der Elbe 6.000 bis 9.000 LKW/24h (Abschnitt B 212 bis zur A 29) auf der A 20 unterwegs. Zwischen Loxstedt und der A 23 liegen die Belastungen zwischen 6.000 und 7.000 LKW/24h, abgesehen von einem kurzen Abschnitt östlich von Bremervörde mit 8.000 Kfz/24h im Einzugsbereich von B71/B74.

⁷⁴ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/A20-G70-SH-NI_DTVw_Delta_Kfz.png

⁷⁵ Vgl. hierzu RegioConsult (2012): Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung für die Küstenautobahn A 20 Westerstede (A 28) bis Drochtersen (A 20/Elbquerung) (Februar 2012) von SSP Consult, S. 12, i. A. des BUND und NABU Niedersachsen, in Kooperation mit der Kanzlei Günther.

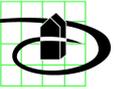
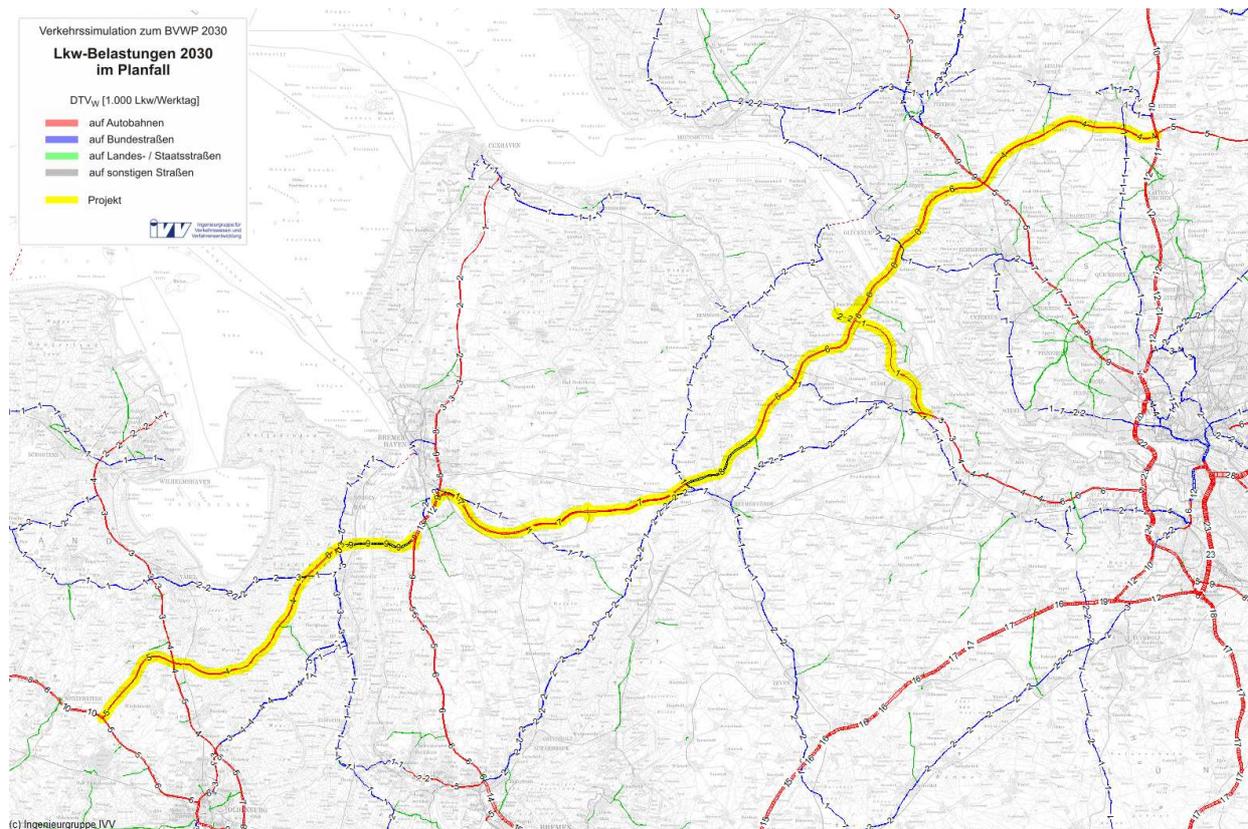


Abbildung 8: LKW-Belastungen im Prognoseplanfall 2030 der A 20



Quelle: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/A20-G70-SH-NI_PL_DTVw_Lkw.png

2.7.2 Ergebnisse der Verkehrsprognose für die A 39

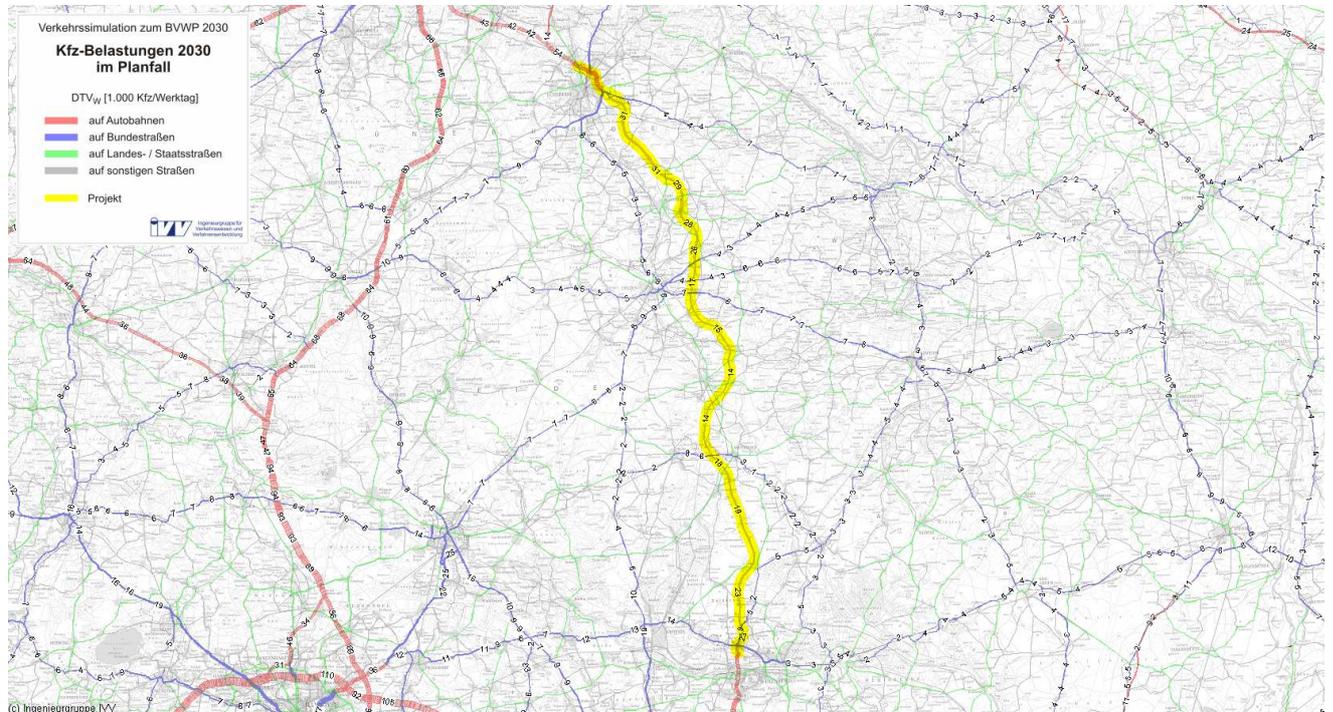
Bei der A 39 fällt auf, dass IVV in der Umlegungsrechnung nur für den nördlichen Abschnitt zwischen Uelzen und Lüneburg autobahnfähige Belastungen von 26.000 bis 31.000 Kfz/24h ermittelt hat. Östlich von Uelzen fällt die Belastung auf 17.000 Kfz/24h. Im südlich davon anschließenden Abschnitt von Uelzen bis Hankensbüttel/Wittingen fällt die Belastung auf Werte von 14.000 bis 15.000 Kfz/24h. Südlich davon steigt die Belastung im Abschnitt von Wittingen bis Ehra-Lessien auf 18.000 bis 19.000 Kfz/24h bis zur B 248. Südlich davon erreicht die A 39 23.000 Kfz/24h (Abschnitt bis Weyhausen) (vgl. Abb. 9).

Das bedeutet, dass der Mindestwert der RAA 2008 für Autobahnen von 18.000 Kfz/24h im Abschnitt von Uelzen (südlich der B 191) bis Wittingen (B244) unterschritten wird und somit keine autobahnfähigen Belastungen gegeben sind. Erst südlich Wittingen wird wieder der Mindestwert von 18.000 Kfz/24h erreicht. Wie entlang der L 288 (nach Ehra-Lessien) nochmals zusätzlich 1.000 Kfz/24h für die



Umlegungsbelastung der A 39 gewonnen werden sollen, ist nicht nachvollziehbar, zumal dort ein großes Waldgebiet (TrpÜbPI Ehra-Lessien) liegt.

Abbildung 9: Umlegungsbelastungen im Planfall 2030 für die A 39

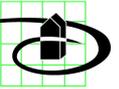


Quelle: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/A39-G10-NI_PL_DTVw_Kfz.png

In Abbildung 10 sind die Belastungen im Bezugsfall dargestellt, die IVV in der Umlegungsrechnung für das Bestandsnetz ermittelt hat. Zwischen Lüneburg und Uelzen sind Belastungen von 16.000 Kfz/24h erkennbar. Südlich von Uelzen davon liegt die Belastung bis zur Kreuzung von B 4 und B 191 bei 11.000 bis 12.000 Kfz/24h. Zwischen der Kreuzung der beiden Bundesstraßen und Groß Oesingen beträgt die Belastung nur 6.000 bis 7.000 Kfz/24h. Südlich davon bis Gifhorn erhöht sich die Belastung von 9.000 über 11.000 Kfz/24h bis auf 14.000 Kfz/24h kurz vor Gifhorn.

Östlich von Uelzen werden auf den beiden in West-Ost-Richtung verlaufenden Bundesstraße B 493 und B 191 sehr niedrige Belastungen von 3.000 bis 5.000 Kfz/24h ausgewiesen. Auf der B 71 sind die Belastungen mit 4.000 bis 6.000 Kfz/24h nur geringfügig höher.

Das bedeutet, dass IVV die Belastungen im Bezugsfallnetz zu einem sehr hohen Anteil auf die A39 umgelegt haben muss, weil ansonsten die Umlegungsbelastungen der A 39 zwischen Uelzen und Lüneburg nicht zustande kommen können oder aber



in ganz erheblichem Umfang großräumig verlagerten Verkehr auf die A 39 umgelegt wurde (vgl. Abb. 9 und Abb. 10).

Auf der B 4 südlich der Kreuzung der B 4 mit der B 191 und Groß Oesingen beträgt die Belastung im Planfall nur 2.000 bis 4.000 Kfz/24h, während sie im Bezugsfall noch 6.000 bis 7.000 Kfz/24h betragen hat.

Auf der B 244 östlich von Wittingen beträgt die Belastung im Planfall nur 1.000 bis 3.000 Kfz/24h (im Bezugsfall 2.000-3.000 Kfz/24h). Westlich davon werden im Abschnitt zwischen Wittingen im Planfall Belastungen zwischen 1.000 und 3.000 Kfz/24h erreicht, im Bezugsfall sind es 2.000-3.000 Kfz/24h (gleichbleibende Belastung).

Damit die Belastungen auf der A 14 zwischen Uelzen und Wittingen von lediglich 14.000 bis 15.000 Kfz erreicht werden, muss es aufgrund der geringen auf die Autobahn zuführenden Verkehre zu einer großräumigen Verlagerung von mindestens 10.000 Kfz/24h kommen.

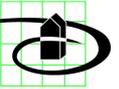
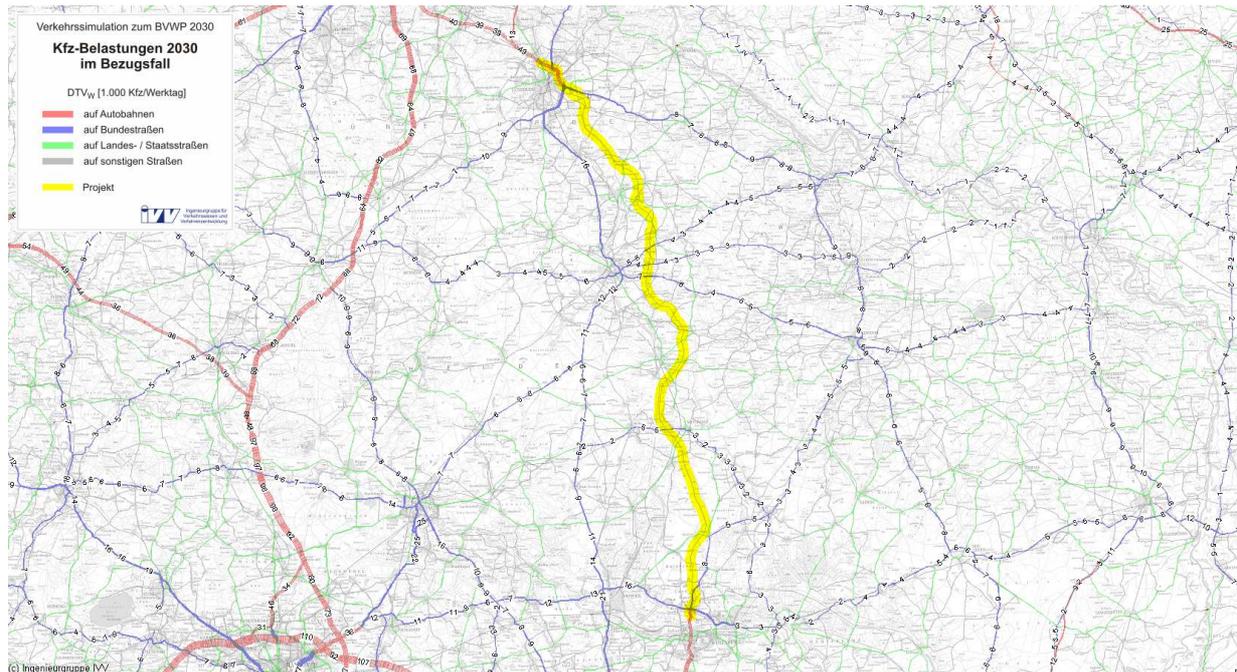


Abbildung 10: Verkehrsbelastungen im Bezugsfall 2030



Quelle: BVWP-Projektdossier A39

In Abbildung 11 ist ersichtlich, wie hoch die LKW-Belastung durch IVV für die A 39 ermittelt wurde. Die Belastungen auf der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg schwanken zwischen 5.000 und 6.000 LKW/24h. Nur unmittelbar nördlich von Wolfsburg wird die maximale Belastung mit 7.000 LKW/24h erreicht.

Die LKW-Belastungen sollen sich durch Verlagerungen von 2.000 LKW/24h von der B 71 (Gardelegen –Salzwedel- Uelzen), von 1.000 LKW/24h von der B 4 sowie von 1.000 LKW/24h von der A 7 ergeben.⁷⁶

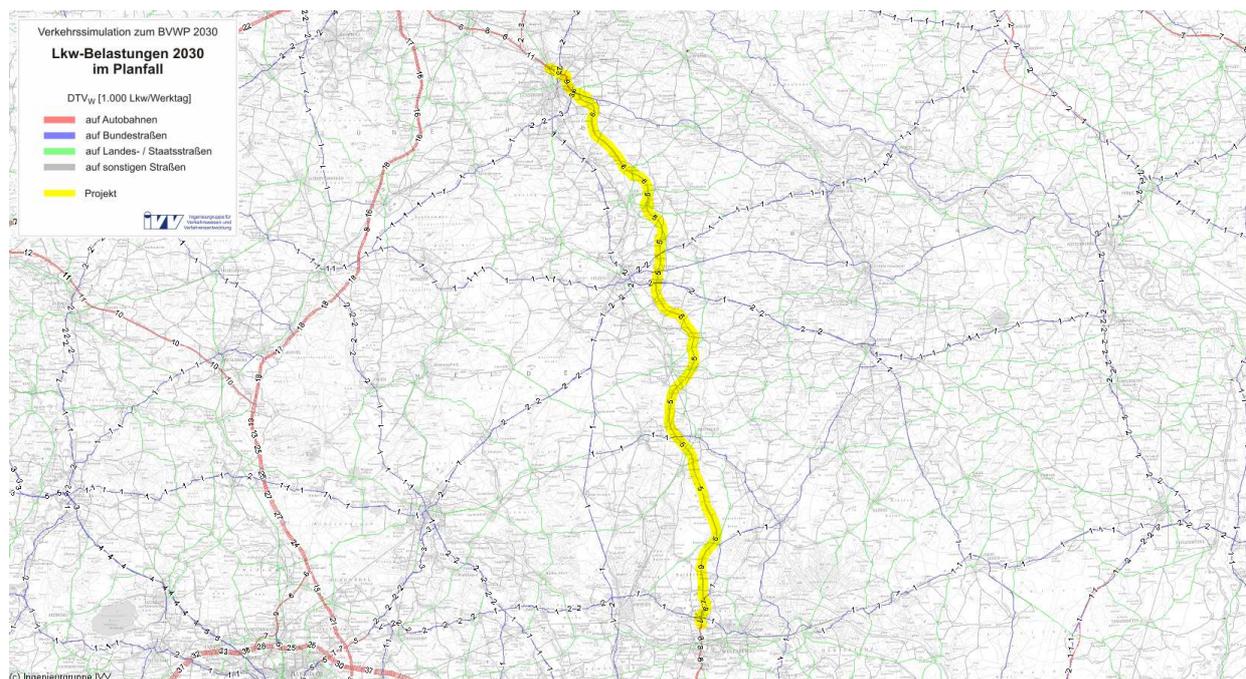
Die maximale prozentuale LKW-Belastung ergibt sich im Mittelabschnitt Uelzen – Wittingen mit 35,7 %. Diese Angabe gilt aber nur für den Schwerverkehr LKW > 3,5t. Die lärmrelevanten LKW ab > 2,8t⁷⁷ werden eine Größenordnung von 6.750 LKW/24h erreichen (48,2 %).

⁷⁶ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/A39-G10-NI_DTVw_Delta_Lkw.png

⁷⁷ Vgl. Umrechnungsfaktor von IVV aus der VU A44, Ratingen – Velbert, 2006.



Abbildung 11: LKW-Belastungen im Planfall 2030



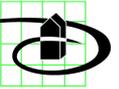
Quelle: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/A39-G10-NI_PL_DTVw_Lkw.png

2.8 Finanzierung des BVWP 2030

Bei Ansatz der bisher verfügbaren Haushaltsmittel von 10 bis 11 Mrd. € pro Jahr ist mit einer Finanzierungslücke von 6,6 bis 7,6 Mrd. € pro Jahr zu rechnen, denn jährlich werden zukünftig 15,11 (ohne „Schleppe“) bis 17,63 Mrd. € (mit „Schleppe“) benötigt.⁷⁸ Dies ergibt im Vergleich zum bisherigen jährlich eingesetzten Finanzbedarf über die Gesamtlaufzeit des neuen BVWP von 15 Jahren einen zusätzlichen Investitionsbedarf von 99 bis 114 Mrd. €. Von den angesetzten 264,5 Mrd. € sind also nur 72 % im Rahmen der bisher üblichen Haushaltsfinanzierung als gesichert anzusehen.

Der Ansatz der Erhaltung von 67,8 % reduziert sich, wenn man die Schleppe in Höhe von 37,8 Mrd. € nicht berücksichtigt, auf 53,3 %, sodass auch hier die BVWP-Grundkonzeption nicht eingehalten wird (vgl. Tab. 14). Die Schleppe nicht zu berücksichtigen ist angebracht, da diese Projekte erst nach 2031 verwirklicht werden.

⁷⁸ Anmerkung: 264,5 Mrd. € /15 Jahre ergibt 17,63 Mrd. €

**Tabelle 14: Investitionsstruktur des BVWP 2030**

	Gesamt	sonstige Investitionen	Erhaltung /Ersatz	Laufende und fest disponierte Vorhaben	Neue Vorhaben VB/VB-E	Aus- und Neubau Schleppe (ab 2031)	Anteil Erhalt ohne Schleppe	Anteil Erhalt mit Schleppe
Straße	130,7	12	67	15,9	19,3	16,4		
Schiene	109,3	7,4	58,4	8,4	17,2	17,9		
Wasserstraße	24,5	2,2	16,2	0,9	1,8	3,5		
Summe	264,5	21,6	141,6	25,2	38,3	37,8	53,53%	67,83%

Quelle: BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 14, Tabelle 2, eigene Berechnungen

Jetzt stehen für den gesamten BVWP inkl. Schleppe 101,3 Mrd. € für Aus- und Neubau und 141,6 Mrd. € für Erhalt zur Verfügung, wenn sie im Bundeshaushalt abgesichert werden. Das bedeutet, dass der Ausbau- und Neubautitel nochmals um über 35 Mrd. € gesteigert wird und für den Erhalt jetzt 60 Mrd. € mehr zur Verfügung stehen sollen.

In Tabelle 15 ist zu erkennen, dass Niedersachsen jetzt insgesamt 1,884 Mrd. € für laufende und fest disponierte Projekte und 6,387 Mrd. € für neue Vorhaben (VB/VB-E) erhalten soll, insgesamt also 8,271 Mrd. €.

Der Landesanteil beträgt 12,3 %. Für laufende und fest disponierte Projekte stehen etwa 125,6 Mio. €/a zur Verfügung, für neue Vorhaben 425,8 Mio. €/a.⁷⁹

Wie aus Tabelle 16 ersichtlich, stehen aus dem Bundeshaushalt für Bedarfsplanmaßnahmen für Niedersachsen 2016 114 Mio. € und 2017 117 Mio. € zur Verfügung. 2015 hatte Niedersachsen nur 68 Mio. € erhalten. Das bedeutet, dass die A20 mit haushaltsrelevanten Projektkosten von 3.179,4 Mio. € etwa 27 Jahresetats in der Größenordnung von 2016 bzw. 2017 und die A 39 mit haushaltsrelevanten Projektkosten von 1.051,6 € Mio. € etwa 9 Jahresetats abdecken würde. Beide Projekte beanspruchen zwei Drittel des Gesamtetats des Landes Niedersachsen für neue Vorhaben.

⁷⁹ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 124ff.

**Tabelle 15: Mittelaufteilung nach Ländern**

Land	Laufende und fest disponierte Vorhaben (FD)	Neue Vorhaben VB/VB-E	Gesamt FD+VB	Anteil
Baden-Württemberg	3.744	5.538	9.282	13,8 %
Bayern	4.868	6.516	11.384	16,9 %
Berlin	823	21	844	1,3 %
Brandenburg	1.073	950	2.023	3,0 %
Bremen	112	506	618	0,9 %
Hamburg	933	1.531	2.464	3,7 %
Hessen	2.897	5.058	7.955	11,8 %
Mecklenburg-Vorpommern	160	254	414	0,6 %
Niedersachsen	1.884	6.387	8.271	12,3 %
Nordrhein-Westfalen	2.945	10.005	12.950	19,2 %
Rheinland-Pfalz	1.323	1.785	3.108	4,6 %
Saarland	32	103	135	0,2 %
Sachsen	307	766	1.073	1,6 %
Sachsen-Anhalt	507	1.465	1.972	2,9 %
Schleswig-Holstein	1.557	1.473	3.030	4,5 %
Thüringen	974	809	1.783	2,7 %
Gesamt	24.139	43.167	67.306	100 %

Quelle: BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 38, Tabelle 10

Das bedeutet, dass Niedersachsen abgesehen von der Umsetzung der beiden Autobahn Großprojekte finanziell weitgehend die „Hände gebunden“ wären. Aufgrund der unsicheren Angaben zu den Investitionskosten ist davon auszugehen, dass beide Projekte wesentlich teurer werden und ein noch höherer Anteil der Landesmittel gebunden wird.

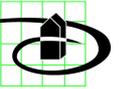
Ob der Bund überhaupt die o.g. Summen investieren kann und will ist angesichts der geringen Kosten-Nutzen-Verhältnisse der beiden Projekte infrage zu stellen.

Wie die Sensitivitätsberechnungen von RegioConsult ergeben haben, ist die Bauwürdigkeit der beiden Projekte zweifelhaft.

**Tabelle 16: Bedarfsplananteile der Länder 2015-2017**

in Mio. Euro	2015	2016	2017
BW	115	191	196
BY	137	227	233
BE	100	105	80
BB	32	33	34
HB	8	1	0
HH	6	10	25
HE	61	101	104
MV	26	23	20
NI	68	114	117
NW	158	262	269
RP	58	95	98
SL	6	10	10
SN	16	31	42
ST	20	24	60
SH	27	20	46
TH	22	36	37

Quelle: BT-DS-Nr. 18/5989, 15.9.2015, S. 5



3. Stellungnahme zum Modul B: Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung

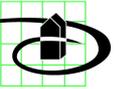
3.1 Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung der A 20

Die Beschreibung der Umweltwirkung aus dem Projektdossier zum Hauptprojekt der A 20 zeigt, dass eine erhebliche Umweltbetroffenheit vorliegt.

*„Durch die Neubaustrecke der A 20 zwischen Westerstede (Niedersachsen) und Hohenfelde (Schleswig-Holstein) werden agrarisch genutzte Landschaft und v. a. Marschland durchfahren. Das Vorhaben quert die Elbe bei Glückstadt in Tunnellage. Die Weser wird auf der bestehenden Weserquerung der B 437 unterfahren. Es werden 2 FFH-Gebiete (in T2 und T4) direkt in Anspruch genommen, von denen lt. Ländermeldung für eines (in T2) erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können und für das **zweite (in T4) nicht ausgeschlossen** sind. Im Bereich der Wirkzone liegen insgesamt **4 FFH-Gebiete in T5, T7 und T9/T10**, lt. Ländermeldung können erhebliche Beeinträchtigungen für 3 FFH-Gebiete **nicht ausgeschlossen** werden, sowie in T7 ausgeschlossen werden. Weitere Konflikte resultieren aus der direkten und indirekten Inanspruchnahme von **BfN-Kern- und Großräumen (feucht)** vor allem in T4, sowie eines **Großsäugerlebensraumes (BfN) in T5**. 5 Lebensraumachsen (feucht) werden in T4, T6, T7 und T9 überquert sowie eine Lebensraumachse (Großsäuger) in T9, die jedoch durch Brückenbauwerke bzw. in T9 durch den Elbtunnel entschnitten werden. In T4 wird ein WSG Zone II durchfahren. Hohes Konfliktpotential entsteht durch die Zerschneidung mehrerer UZVR, die in T2 den Verlust eines UZVR zur Folge hat. Mehrere LSG werden zerschnitten, wodurch va. in T5 und T9 mit hohen Beeinträchtigungen gerechnet.“⁸⁰*

Es wird insgesamt eine hohe Umweltbetroffenheit festgestellt. Es sind verschiedene BfN-Lebensraumnetzwerke (Kern- und Großräume) betroffen. Neben Kernräumen und Großräumen im Teilabschnitt T 4, ist auch ein Großsäugerlebensraum in T 5 betroffen. Zwei FFH-Gebiete werden direkt in Anspruch genommen, für vier FFH-

⁸⁰ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html#h1_umwelt, Hervorhebungen durch RegioConsult. Das Zitat ist am Ende abgeschnitten und damit unvollständig. Vermutlich gibt es für die Eingabemaske eine Zeichenbeschränkung. Dies ist auch bei anderen Projektdossiers der Fall.



Gebiete in T4, T5, T9/T10 werden erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen.

Im folgenden Zitat des Projektdossiers des Teilprojekts „A 20 Drochtersen (Trog Süd) - Glückstadt (B 431)“ wird die Umweltbetroffenheit der Elbquerung beschrieben:

„Mit der Neubaustrecke wird die Elbe südlich von Glücksstadt in Tunnellage gequert, wodurch u.a. Beeinträchtigungen des Elbe-Ästuars vermieden werden. Ein kurzer Abschnitt führt im Osten der Elbe durch Marschland. Im Bereich der WZ für indirekte Beeinträchtigungen befinden sich mehrere Gräben der Marsch, die zu einem zusammenhängenden FFH-Gebiet gehören, für die lt. Ländermeldung keine erheblichen Beeinträchtigungen entstehen. Im Bereich des Elbtunnels werden eine Lebensraumachse (feucht) sowie ein Großsäugerkorridor entschnitten. Die Trasse zerschneidet einen UZVR, der mit einer Restgröße >100km² jedoch erhalten bleibt. Weitere Konflikte resultieren aus der Durchschneidung eines LSG. Weitere Bereiche mit besonderen Umweltqualitäten sind nicht betroffen.“⁸¹

Die Umweltbetroffenheit wird in diesem Bereich, trotz der Betroffenheit eines FFH-Gebietes, mit „gering“ bewertet. Dies zeigt die unsachgemäße Beurteilung der Umweltbetroffenheit, die auch aus Abbildung 12 ersichtlich ist.

Eine entsprechende Bewertungskarte für das Gesamtprojekt liegt aus dem Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht vor, da das BMVI im Projektdossier des Gesamtprojekts jeweils auf die Einzelbewertungen verweist.

Dies ist ein eindeutiger Verfahrensmangel, da für die Gesamtbewertung eine zusammenfassende kartographische Darstellung der Betroffenheit vorliegen muss.

⁸¹ Vgl. <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH/A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH.html>

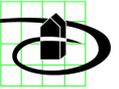
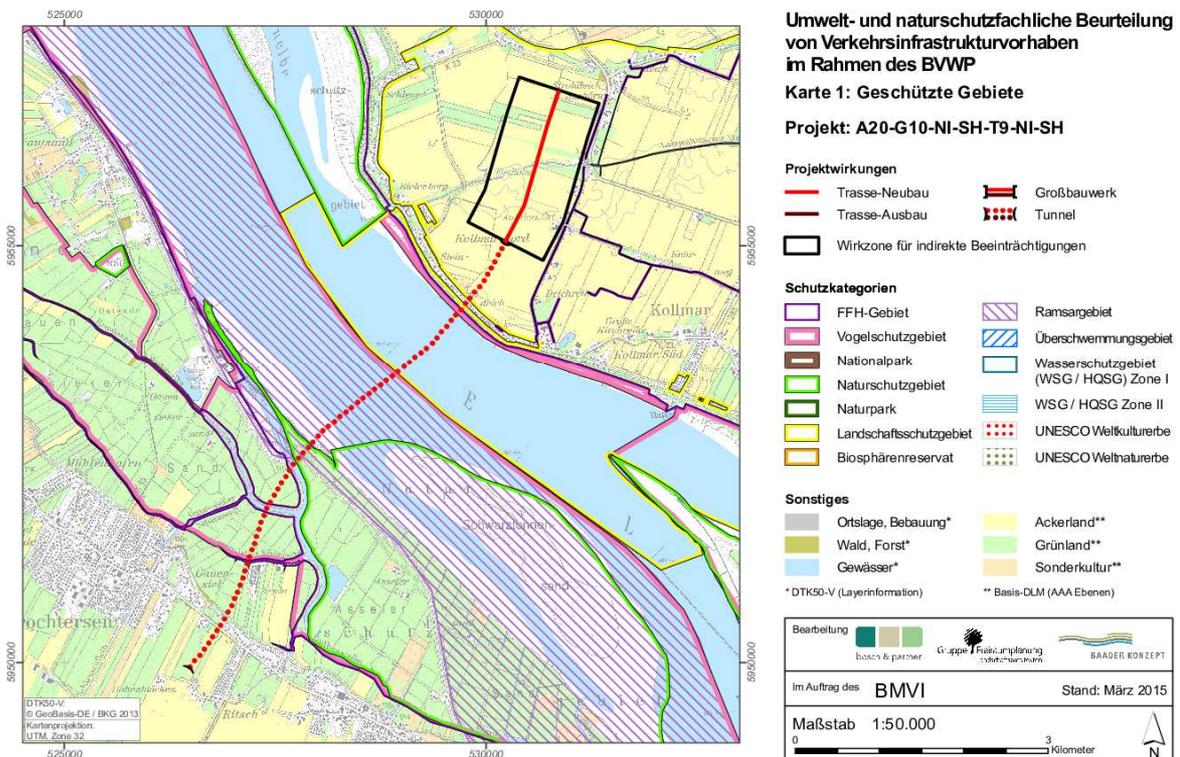


Abbildung 12: Geschützte Gebiete an der Elbequerung

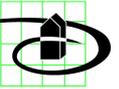


Quelle: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten//Karte1/DIN_A4/png_120dpi//Karte1_A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH.png

3.2 Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung der A39

Auch die Beschreibung im Projektdossier der A 39 zeigt, dass eine erhebliche Umweltwirkung gegeben ist, sodass dass auch bei diesem Projekt eine **hohe Umweltbetroffenheit** festgestellt wird.

„Das von N nach S verlaufende Neubau- und z.T. auch Ausbauprojekt zwischen den Räumen Braunschweig/Wolfsburg/Lüneburg und Hamburg quert zunächst Stadtbereiche von Lüneburg. Im weiteren Verlauf wird die Trasse wiederholt in enger Bündelung mit dem Elbe-Seitenkanal durch Waldflächen sowie Acker-, Grünland- und Heideflächen geführt und es werden mehrere kleine Fließgewässer überquert. **Erhebliche Beeinträchtigungen sind für 2 FFH-Gebiete wahrscheinlich, für ein SPA-Gebiet sind erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen.** Ein Kernraum (BfN) Feuchtlebensräume wird direkt in Anspruch genommen, mehrere liegen im Bereich der Wirkzone. Drei Lebensraumachsen (Wald, GS) werden mittels Brückenbauwerk und Grünbrücken überspannt. Weitere Beeinträchtigungen



resultieren aus der Durchführung von Großsäugerfunktionsräumen (BfN). Im Bereich der Ausbauvorhaben sind keine Wiedervernetzungsabschnitte betroffen. Hohe Beeinträchtigungen erfolgen durch die Zerschneidung und den Verlust eines UZVR im Bereich von Heideflächen. In T2 und T7 werden 2 LSG direkt in Anspruch genommen. Insgesamt besteht eine hohe Umweltbetroffenheit.⁸²

Es werden verschiedene BfN-Lebensraumnetzwerke betroffen. Neben Kernräumen und Großräumen wird auch ein Großsäugerlebensraum durchfahren. Für zwei FFH-Gebiete und ein VSG sind erhebliche Beeinträchtigungen wahrscheinlich bzw. können nicht ausgeschlossen werden.

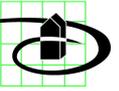
Im Teilprojekt 3 „Bad Bevensen – Uelzen“ werden laut Projektdossier (Modul B, Teil 2) bei einer Gewässerquerung erhebliche Beeinträchtigungen durch Stickstoffdeposition erwartet. Zu Beginn der Trasse werden ein gewässerbegleitendes FFH-Gebiet mit fast deckungsgleichem NSG, sowie ein BfN-Kernraum (Feuchtlebensraum) in Brückenlage gequert. Dennoch wird nur eine mittlere Umweltbetroffenheit festgestellt (vgl. Abb. 13). Dieser Beurteilung muss widersprochen werden, es ist von einer hohen Betroffenheit auszugehen.

Auch im Teilprojekt 6 (Wittingen – Ehra-Lessien) wird die Umweltbetroffenheit nur mit mittel und damit nicht korrekt eingestuft. Dort werden ein national bedeutsamer Großsäugerkorridor südlich der Automobil-Teststrecke und ein Großsäugerfunktionsraum im Waldgebiet "Malloh" bzw. "Bickelsteiner Heide" durchschnitten. Die Trasse führt eng am Bornbruchsmoor östlich von Knesebeck (NSG) vorbei. Dieser Bereich wird von einem BfN-Kernraum (Wald- und Feuchtlebensräume) sowie einem weiteren BfN-Kern- und Großraum (Trockenlebensräume) überlagert (vgl. Abb. 14). Außerdem kommt es durch das Teilprojekt zu einer Zerschneidung und dem Verlust eines UZVR.⁸³

Die Reduzierung der Bewertungsstufen der Umweltbetroffenheit bzw. des Umweltrisikos von 5 auf 3 führt zu einer sehr inhomogenen Bewertungsstruktur, da sehr viele Projekte in die mittlere Klasse kommen müssen, um sie noch vom hohen Umweltbetroffenheitsgrad abgrenzen zu können. Dies zeigt sich beispielsweise beim

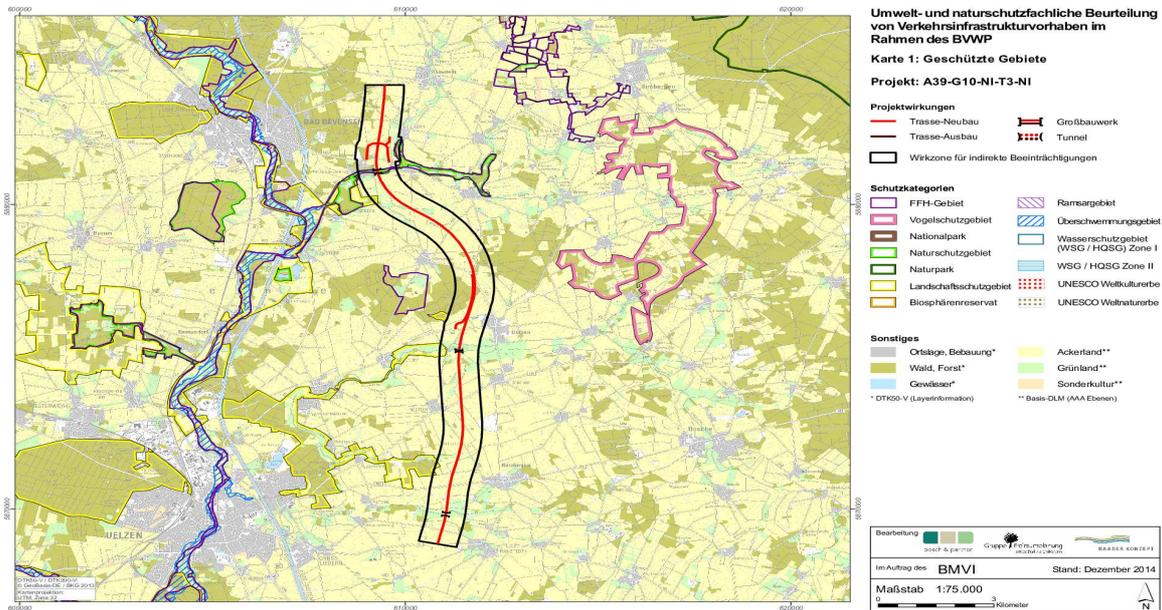
⁸² Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI/A39-G10-NI.html#h1_umwelt, Hervorhebungen durch RegioConsult

⁸³ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI-T6-NI/A39-G10-NI-T6-NI.html#h1_umwelt



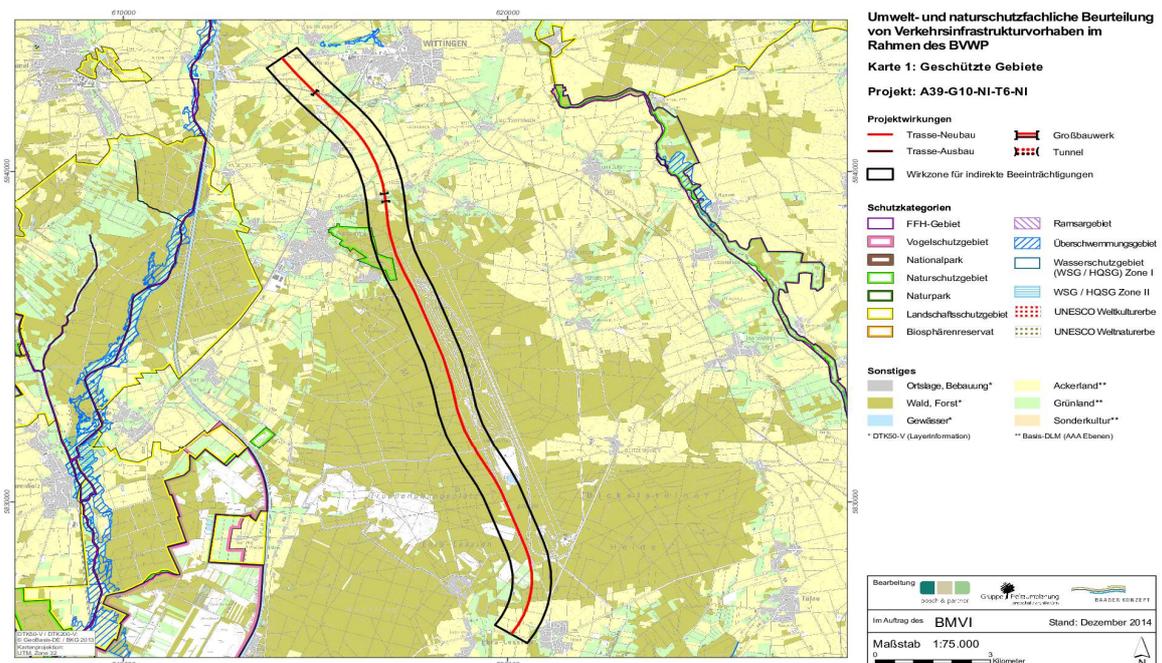
Teilprojekt 3 (Uelzen – Bad Bevensen) der A 39, wo trotz festgestellter erheblicher FFH-Beeinträchtigung eine Einstufung in die mittlere Umweltbetroffenheit erfolgte.

Abbildung 13: Geschützte Gebiete im Umfeld von Bad Bevensen, Teilprojekt 3

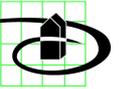


Quelle: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI-T3-NI/A39-G10-NI-T3-NI.html#h1_umwelt

Abbildung 14: Geschützte Gebiete im Teilprojekt 6 bei Wittlingen



Quelle: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI-T6-NI/A39-G10-NI-T6-NI.html#h1_umwelt



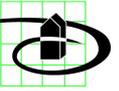
Im BVWP 2003 war die Bewertungsstruktur in der Umweltrisikoeinschätzung (URE) mit Abstufungen von 1 bis 5 und die FFH-VE mit Abstufungen von 1 bis 5 klarer und differenzierter. Warum im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030, trotz z. T. gleicher Bearbeiter (GÜNNEWEG u. a.), hiervon abgewichen wurde ist **fachlich nicht nachvollziehbar**. Bereits 1999 hat die Planungsgruppe Ökologie- und Umwelt in einem Forschungsprojekt im Auftrag des BMVBW (F+E-Vorhaben Nr. 96498/99) Verbesserungsmöglichkeiten des bisherigen qualitativen Ansatzes der Korridor-URE untersucht. Dabei ging es neben der Integration des Kompensationskostenansatzes in die gesamtwirtschaftliche Bewertung und der Vorbereitung seiner Anwendung, vor allem auch um eine angemessene Berücksichtigung von Restriktionskategorien (z. B. Verträglichkeit mit Natura 2000 Gebieten).

GÜNNEWIG berichtet aus dem F+E-Vorhaben von IWW (Rothengatter et al, 1998: Entwicklung eines Verfahrens zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung):

„Zentrales Element ist die Definition prioritärer Ziele für eine nachhaltige / zukunftsfähige Entwicklung, die auf die Unverträglichkeit von verkehrlichen Planungen hinweisen und deren Einhaltung sicherzustellen ist. Eine Umsetzung setzt voraus, dass die umweltbezogenen Ziele auch als vorrangige politische Ziele konsensfähig sind.“⁸⁴

Von diesen Ansätzen ist im Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan 2030 nichts übriggeblieben, weil der Konsens über die Umweltziele trotz der Beschlüsse der Bundesregierung zum Klimaschutz und Flächenschutz nicht vorhanden ist.

⁸⁴ Vgl. Dieter Günnewig (1999): Fortschreibung des BVWP – Chancen für die Weiterentwicklung naturschutzfachlicher Beiträge am 9.-10.11.1999, Fachtagung in Hamm, Vortrag zu naturschutzfachlichen Erkenntnissen innerhalb laufender und abgeschlossener Forschungsvorhaben, S. 1-2.



4. Kurzstellungnahme zum Umweltbericht

Nachfolgend werden die zentralen Mängel des Umweltberichts benannt.

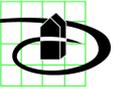
4.1 SUP – Scoping

Die Offenlage zur SUP muss wiederholt werden, weil sie bei den Schienenprojekten unvollständig ist und somit die Umweltauswirkungen des Gesamtplans nicht ermittelt und bewertet werden konnten.

„Es gibt Schienenprojekte, die aufgrund noch ausstehender aufwendiger Planungen erst im Nachgang des BVWP weiter konkretisiert werden können (Phase II). Ein Bedarfsnachweis der Projekte steht noch aus. Für diesen Potentiellen Bedarf wurde im BVWP zunächst nur ein Investitionsvolumen als Platzhalter im VB und WB reserviert. Dementsprechend steht noch nicht fest, welche Projekte Bestandteil des Plans werden, sodass keine vollwertige Projektbewertung möglich ist. Um dennoch die Gesamtplanwirkungen des BVWP umfassend zu beziffern, erfolgte für die Platzhalter lediglich eine Abschätzung der Betroffenheit der relevanten Umweltkriterien für die Gesamtplanebene auf der Basis der Durchschnittswerte aus den konkret bewerteten Schienenprojekten.“⁸⁵

Der Umweltgutachter weist selbst darauf hin, dass aufgrund ausstehender Projektbewertungen im Potenziellen Bedarf für die Schiene nur ein Investitionsvolumen als Platzhalter reserviert wurde. Ob es rechtlich ausreichend ist, für die Platzhalter eine *„Abschätzung der Betroffenheit der relevanten Umweltkriterien für die Gesamtplanebene auf der Basis der Durchschnittswerte aus den konkret bewerteten Schienenprojekten“* vorzunehmen, ist mehr als fraglich. Solange die Projekte nicht auf vergleichbarer Ebene definiert sind wie die übrigen Schienenprojekte, ist eine seriöse und fachlich belastbare Beurteilung der Umweltwirkungen nicht möglich. Daher können auch die Gesamtplanwirkungen (SUP-Bezug) nicht abschließend beurteilt werden. Daher ist eine zweite Offenlage des BVWP-Entwurfes zwingend erforderlich, um keine Rechtsunsicherheit zu erzeugen.

⁸⁵ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 174.

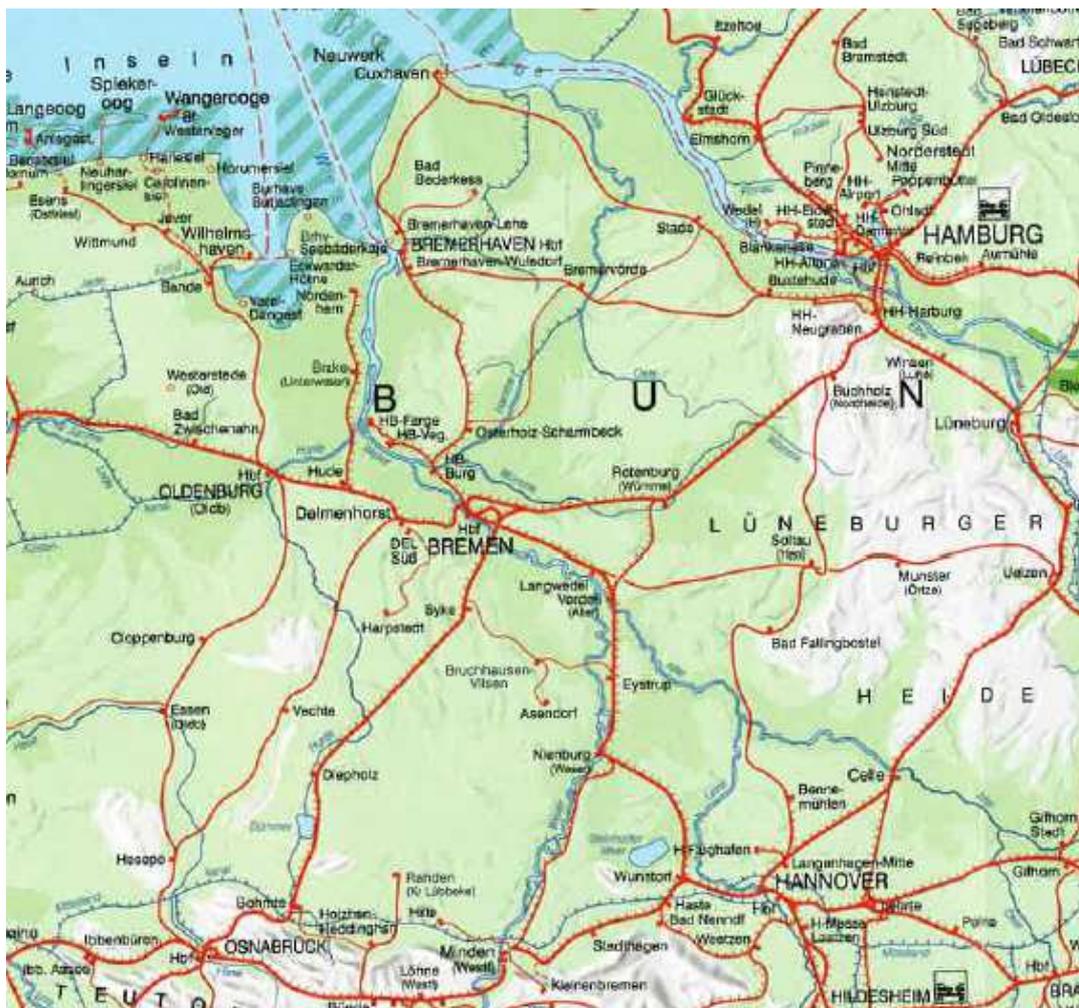


Dadurch konnte keine fachgerechte Alternativenprüfung erfolgen, die nach § 19b (2) UVPG vorgeschrieben ist (vgl. 4.5).⁸⁶ Die Mängel bezüglich der Schienenprojekte sind auch für die A 20 und die A 39 relevant. Bei der A 20 gilt dies für die parallel verlaufenden Bahnstrecken Bremerhaven – Buxtehude, Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck sowie die Hauptstrecke Oldenburg – Bremen – Hamburg, da diese die Hauptrelationen der Pendlerbeziehungen betreffen.

Bei der A 39 gilt dies für die Schienenstrecke Hamburg – Lüneburg – Uelzen – Gifhorn – Braunschweig sowie die ICE-Strecke Hamburg – Lüneburg – Hannover.

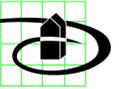
Durch die beiden Autobahnprojekte kann es zu erheblichen Verlagerungen regionaler und überregionaler Personenverkehre von der Schiene auf die Autobahnen kommen.

Abbildung 15: Bahnnetz im Planungsraum von A 20 und A 39



Quelle: DB Touristik

⁸⁶ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 2.



4.2 Ersatz- und Erhaltungsmaßnahmen

Entgegen der folgenden Darstellung im Umweltbericht wurde je Projekt der Ersatz- und Erhaltungsbedarf bestimmt und nicht nur auf Gesamtplanebene.

Im Umweltbericht wird ausgeführt:

„Ersatz- bzw. Erhaltungsmaßnahmen werden dem gegenüber nur überschlägig in ihren Umweltauswirkungen beurteilt. Da eine konkrete Projektzuordnung im BVWP für diese Maßnahmen nicht erfolgt, können diese Maßnahmen nur auf der Gesamtplanebene beurteilt werden.“⁸⁷

Deshalb hätten die Umweltwirkungen auch auf Projektebene ermittelt werden müssen und auf Gesamtplanebene beurteilt werden müssen.

4.3 Wirkungsbereiche für die SUP

Hinsichtlich der Betrachtung der Hauptwirkungsbereiche in der SUP wird übersehen, dass der Bereich Klima den grenzwertgebundenen Bereich der Luftschadstoffe betrifft, daher besteht eine hohe Relevanz auf Gesamtplanebene.⁸⁸

Hinsichtlich der Betrachtung der Hauptwirkungsbereiche in der SUP wird übersehen, dass der grenzwertgebundene Bereich der Luftschadstoffe (klimarelevante Gase) nicht nur das globale Klima betrifft, sondern auch das lokale Klima. Der Bereich Lufthygiene wird in der Tabelle 17 nicht erfasst. Zudem hat die Flächeninanspruchnahme nicht nur eine Wirkung auf das lokale Klima, außerdem ist sie nicht nur von nachrangiger Bedeutung (vgl. Tab. 17).⁸⁹

⁸⁷ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 9, 10

⁸⁸ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 12, Tab. 1

⁸⁹ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 12, Tab. 1



Tabelle 17: Haupt-Wirkungsbereiche für die SUP zum BVWP nach Wirkfaktoren und Schutzgütern

Schutzgut	Wirkfaktor						
	Flächeninanspruchnahme	Zerschneidung/ inkl. visuelle Wirkung	Lärm	Schadstoffe	Klimarelevante Gase	Ressourcen- und Energieverbrauch	Gewässerausbau
Mensch / menschliche Gesundheit (besiedelter Bereich)	(X)	(X)	X	X			
Tiere / Pflanzen / Biologi- sche Vielfalt (terrestrisch)	X	X	(X)	X			
Boden	X			(X)			
Wasser	(X)	X		(X)			X
Klima - lokal	(X)	(X)					
Klima - global					X		
Landschaft / Erholung (Freiraum)	(X)	X	X				
Kultur-/Sachgüter	(X)	X		(X)		(X)	

x Für die SUP zum BVWP bedeutender Wirkungsbereich
(x) Für die SUP zum BVWP nachrangiger Wirkungsbereich

Quelle: BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 12, Tab. 1

Für das Schutzgut Wasser gilt dies in ähnlicher Weise, da Wasserschutzgebiete durch Verkehrsprojekte mit den zugrundeliegenden Schutzgebietsverordnungen betroffen sein können. Deshalb ist die Flächeninanspruchnahme entgegen der Darstellung in Tabelle 1 des Umweltberichts (hier Tab. 17) kein für die SUP nachrangiger Wirkungsbereich, sondern ein bedeutender Wirkungsbereich, zumal bei der A 20 und A 39 hohe Betroffenheiten festzustellen sind.

Beim Schutzgut Mensch fehlt die landschaftsgebundene Erholung. Wie die Verschneidung der Schutzgutbereiche Landschaft und Mensch und die Gewichtung erfolgte, ist unklar.

Beim Boden wird nur die Flächeninanspruchnahme als bedeutender Wirkfaktor betrachtet, aber nicht auf den Lebensraum und die Grundlage für die ökologischen Funktionen der Biotope und Habitate inkl. der Wechselwirkungen abgestellt.⁹⁰ Dies ist völlig unzureichend, auch die Schadstoffeinträge sind ein bedeutender und nicht nur nachrangiger Wirkungsbereich. Auch der Gewässerausbau ist als Wirkfaktor für

⁹⁰ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 12, 13



den Boden zu betrachten, dies gilt auch für den Wirkfaktor Ressourcenverbrauch. Entsprechend müssen Tabelle 1 und 2 des Umweltberichts überarbeitet werden.

4.4 Umweltziele

Die geltenden Ziele des Umweltschutzes für die SUP werden in Tabelle 3 des Umweltberichts differenziert dargestellt.⁹¹

Das **Ziel die Flächeninanspruchnahme** von Siedlungs- und Verkehrsfläche bis 2020 auf 30 ha/Tag zu verringern, wurde zwar geprüft. Aber insgesamt führt der gesamte BVWP mit über 25.000 ha neuer Inanspruchnahme von Flächen⁹² zu einer Fortsetzung des exzessiven Flächenverbrauches. 88 % hiervon entfallen auf die Straße.⁹³

Die Berechnungen in Tabelle 12 (vgl. Kap. 2.3 oben) zeigen, dass die Berechnungen des Umweltberichtes zur SUP nicht tragfähig sind und wiederholt werden müssen.

Als Ergebnis der Prüfung ergibt sich im Umweltbericht *„ein negativer Beitrag zur Zielerreichung. Mit einem Wert von 2,83 ha/Tag überschreitet die Summe der Aus- und Neubauvorhaben des BVWP 2030 die durchschnittliche tägliche Flächeninanspruchnahme, die sich aus den vom BVWP 2003 abgeleiteten Zielwerten für Bundesverkehrswege in der Größenordnung von 1,7 bis 2,5 ha/Tag ergeben.“*⁹⁴

Das **Klimaschutzziel** wird im Verkehrsbereich offenkundig verfehlt, denn die Klimaschutzziele der Bundesregierung, die die Reduzierung der Emission von Treibhausgasen gegenüber 1990 um 40 % bis 2020 und um 80-95 % bis 2050 vorsehen (Aktionsprogramm Klimaschutz 2020) (vgl. hierzu geltende Umweltziele für die SUP),⁹⁵ sind mit dem vorgelegten BVWP-Entwurf **nicht erreichbar**.

Die Minderung der direkten CO₂-Emissionen um 15,4 % bis 2030⁹⁶ durch den BVWP, wovon der größte Teil durch Straßenbauprojekte erreicht werden sollen, sind nicht nachvollziehbar: *„Für die Entwicklungen der CO₂-Emissionen wird vom BMVI (2014a)*

⁹¹ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 14 f.

⁹² Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 163.

⁹³ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 162. Anteil berechnet aus dem Gesamtverbrauch von 25.296,7 ha und dem Flächenverbrauch Straße in Höhe von 22.366,1 ha.

⁹⁴ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 172.

⁹⁵ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 14-17.

⁹⁶ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 119 und 120, Tab. 26.



eine Reduktion von insgesamt 15,4 % bis 2030 prognostiziert. Die größten Einsparungen werden für den Straßenverkehr vorhergesagt⁹⁷.

Unabhängig davon zeigen die Angaben im Umweltbericht, dass die Klimaschutzziele verfehlt werden. Ursache ist vor allem die enorme Zunahme der CO₂-Emissionen und der Emissionen von Luftschadstoffen durch den Straßenverkehr (vgl. Tab. 18 sowie die aus Tab. 19 erkennbare negative Bewertung der Kriterien).

Tabelle 18: Beschreibung der Umweltauswirkungen der Projekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs (VB/VB-E/WB/WB*) je Verkehrsträger

Kriterien	Straße	Schiene*	Wasserstraße	Einheit	
1. Monetarisierete 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

Quelle: BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 161, Tab. 35

Tabelle 19: Verkehrsträgerübergreifende Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen der Projekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs (VB-E/VB/WB/WB*)

Kriterien	Bilanzgröße	Bewertung			
1. Monetarisierete Kriterien					
1.1	Geräuschbelastung innerorts				
	- Neubelastete oder stärker Belastete	1.067.747	Einw.	-*	
	- Entlastete	3.145.313	Einw.		
1.2	Geräuschbelastung außerorts		12.949	Tsd. qm	-*
1.3	CO ₂ -Emissionen		-325.796	t/a	-*
1.4	Emission von Luftschadstoffen		29.655	t/a	-*

Quelle: BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 162, Tab. 36

Das Klimaschutzprogramm der Umweltverbände, das Mitte 2014 vorgestellt wurde, fordert noch höhere Einsparungen, um das Klimaziel – Minderung der Treibhausgasintensität um 80 % – bis 2050 zu erreichen.⁹⁸

⁹⁷ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 119.

⁹⁸ Vgl. Öko-Institut (2014): Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland, Weichenstellungen bis 2050, S. 54.



So besteht zwischen der Güterverkehrsprognose für 2030 (837 Mrd. tkm) und der Prognose des Ökoinstitutes für 2030 (697 Mrd. tkm)⁹⁹ ein Unterschied von 140 Mrd. tkm, der ausdrückt, welche Anstrengungen unternommen werden müssen um die aus klimapolitischer Sicht erforderliche Reduzierung zu erreichen.

Nach dem Klimaschutzkonzept des Ökoinstitutes soll die Verkehrsleistung im Güterverkehr von 2030 bis 2050 von 697 Mrd. tkm auf 610 Mrd. tkm zurückgehen und im Bahnverkehr um 59 Mrd. tkm zunehmen (vgl. Tab. 20).

Tabelle 20: Güterverkehrsprognose bis 2050

	2010	2020	2030	2040	2050
■ Bahn	110	137	166	196	225
■ Binnenschiff	62	62	66	70	74
■ Straßengüterverkehr	451	473	453	395	297
■ Flugzeug	11	12	12	13	14
gesamt	635	683	697	673	610

Quelle: Ökoinstitut, 2014, klimafreundlicher Verkehr in Deutschland, S. 49

Insgesamt soll nach dem Szenario des Ökoinstituts zwischen 2010 und 2050 die Verkehrsleistung im Personenverkehr um 15 % sinken und im Güterverkehr um 4 %.¹⁰⁰ Zwischen 2030 und 2050 soll die Verkehrsleistung von 1,274 Mrd. pkm auf 1,142 Mrd. pkm sinken, wobei die PKW-Verkehrsleistung von 622 auf 304 Mrd. pkm fast halbiert werden soll (vgl. Tab. 21).

Das bedeutet, dass es nach 2030 zu einem so starken Rückgang kommt, dass viele Projekte nicht mehr notwendig sein werden, sofern die Klimaschutzanforderungen erfüllt werden.

Dies ist besonders für die A 20 und die A 39 relevant, da beide Projekte auf vielen Abschnitten bereits im Jahr 2030 keine Belastungen erreichen, die eine Autobahn rechtfertigen würden.

⁹⁹ Vgl. Öko-Institut (2014): Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland, Weichenstellungen bis 2050, S. 49, Abb. 5.4.

¹⁰⁰ Vgl. Öko-Institut (2014): Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland, Weichenstellungen bis 2050, S. 47ff und Tab. 5.2 und 5.4.

**Tabelle 21: Personenverkehrsprognose für 2050**

	2010	2020	2030	2040	2050
■ Fuß	34	34	34	34	33
■ Fahrrad	33	52	69	86	100
■ Bahn	100	122	142	160	174
■ Bus	83	112	139	165	185
■ Pkw geteilt	0	13	68	131	166
■ Pkw	901	784	622	449	304
■ Flugzeug	194	193	199	193	179
gesamt	1.344	1.309	1.274	1.217	1.142

Quelle: Ökoinstitut, 2014, klimafreundlicher Verkehr in Deutschland, S. 47

Es ist offensichtlich, dass der derzeit vorliegende Entwurf des BVWP 2030 mit den beiden Autobahnprojekten nicht klimaverträglich ist, und daher massiv nachgesteuert werden muss.

Durch die A 20 kommt es zu zusätzlichen Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) von 48.689,94 t/a. Diese resultieren aus einer Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr von 131,53 Mio. PKW-km/a und einer Abnahme der Veränderung der Betriebsleistung im Güterverkehr von -10,11 Mio. LKW-km/a.¹⁰¹

Bei der A 39 kommt es zu zusätzlichen Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) von 52.773,55 t/a. Diese ergeben sich aus der Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr von 115,42 Mio. PKW-km/a und einer Veränderung der Betriebsleistung im Güterverkehr von 14,00 Mio. LKW-km/a.¹⁰²

Insgesamt betrachtet ist die A 39 noch klimaschädlicher als die A 20 zu bewerten. Besonders negativ macht sich hier bemerkbar, dass die Betriebsleistung im Güterverkehr um 14 Mio. LKW-km/a zunimmt und nicht wie bei der A 20 abnimmt.

Hinsichtlich der Lärmprognose im Rahmen der BVWP 2015/2030 ist es durchaus kritikwürdig, dass offenbar keine Lärmberechnungen auf Basis eines digitalen Geländemodells verfügbar waren, da damit die Genauigkeitsanforderungen der 16. BImSchV nicht erfüllt werden können. Die Berechnung von Lärmwirkungen im Rahmen der NKA ist damit völlig in Frage zu stellen. Der Umweltgutachter verkennt weiterhin, dass der Bezug zur Umgebungslärm-RL gänzlich fehlt, weil der

¹⁰¹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html#h1_wirkung

¹⁰² Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI/A39-G10-NI.html#h1_wirkung



genehmigungsrechtlich maßgebende Bezug zur RLS-90 bzw. der 16. BImSchV fehlt. Damit sind alle Aussagen zur Lärmbewertung als fehlerhaft zurück zu weisen.

Zu den **Lärmprognosen** fehlen also belastbare Grundlagen. Lärmpegeländerungen sollen erst ab $\geq 2\text{dB(A)}$ berücksichtigt werden. Warum erst im Abstand von 100m ein Zielwert von 55 dB(A) zum Schutz des Freiraums gegen Geräuschimmissionen eingehalten werden soll, ist nicht nachvollziehbar.¹⁰³ Wie die Bewertungen der Kriterien Geräuschbelastung innerorts und außerorts zeigen, sind auch sie negativ zu beurteilen (vgl. Tab. 22).

Zu den Be- und Entlastungswirkungen durch beide Autobahnen gibt es nur ein aggregiertes Endergebnis, das nicht nach Abschnitten untergliedert ist. Die Größenordnung, die angegeben wird, ist weder absolut betrachtet noch im Verhältnis nachvollziehbar.

Tabelle 22: Veränderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffenen Einwohner

Veränderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffenen Einwohner	A 20	A 39
Neubelastung oder stärker betroffen	1.813	3.262
Entlastung	20.895	13.546

Quelle: Projektdossiers A 20 und A 39

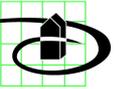
4.5 Alternativenprüfung

4.5.1 Alternativenprüfung A 20

Im Projektdossier der A 20 heißt es hierzu:

„Für die geplante A 20 Westerstede - Drochtersen wurde ein Raumordnungsverfahren (ROV) gemäß § 12 ff. NROG durchgeführt. Der Abschluss des ROV erfolgte mit der Landesplanerischen Feststellung am 29.01.2009. Im Nachgang zum ROV wurde westl. der Weser die landesplanerisch festgestellte Variante West 2 durch die Variante West 3 ersetzt. Beide Varianten wurden als raumordnerisch geeignet beurteilt, so dass die formale Linienbestimmung nach § 16 FStrG vom 25.06.2010 für die West 3 auch der raumordnerischen Gesamtsicht entspricht. Im Zuge der Vorplanung wurde neben verschiedenen Varianten der A 20 als Alternative auch eine Null-Plus-Variante in die Untersuchungen einbezogen. Auf Grund der prognostizierten Verkehrsstärken wird die Einsatzgrenze für einen

¹⁰³ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 20



*einbahnigen Querschnittsausbaue mit einem RQ 15,5 überschritten, so dass diese Betriebsform als Alternative zur A 20 nicht in Betracht kommt.*¹⁰⁴

Die nach der SUP vorgeschriebene Alternativenprüfung¹⁰⁵ wurde zum Teil nicht oder auf veralteten Grundlagen basierend durchgeführt. Zwar gibt es im Projektinformationssystem zu allen Projekten zumindest beim Gesamtprojekt ein Kapitel 1.4 Alternativenprüfung. Aus den Ausführungen im Projektinformationssystem zur A 20 geht aber eindeutig hervor, dass es keine belastbare Alternativenprüfung gibt (z. Bsp. Ausbau des Bahnsystems, abschnittsweiser 3-streifiger Ausbau).

Deshalb hätte eine „richtige“ Alternativenprüfung im Rahmen des BVWP durchgeführt werden müssen. Denn es ist nicht nachvollziehbar, dass der RQ 15,5 bei Belastungen von 13.000 im Abschnitt östlich der A 29 bis westlich der B 212 sowie östlich der A 27 (Loxstedt) bis westlich Beverstedt von nur 9.000 bis 10.000 Kfz/24h¹⁰⁶ und zwischen Beverstedt bis zur B 495 (Bremervörde) von 17.000 bis 18.000 Kfz/24h ausgeschlossen wurde. Auch der Abschnitt zwischen der A 23 und der A 7 (15.000 bis 17.000 Kfz/24h) weist Belastungen unterhalb der in der RAA genannten Grenze von 18.000 Kfz/24h aus.

In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass die hohen absoluten LKW-Belastungen vor dem Hintergrund unrealistisch niedriger Annahmen zur Kostenentwicklung für LKW (vgl. Tab. 13) kritisch zu prüfen sind.

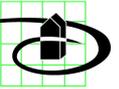
Alternativ zum RQ 15,5 hätte im Rahmen der Alternativenprüfung abschnittsweise auch ein RQ 25 bzw. RQ 28 nach RAA 2012 geprüft werden müssen.¹⁰⁷

¹⁰⁴ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html#h1_alternativenpruefung

¹⁰⁵ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 128f

¹⁰⁶ Mangelnde Lesbarkeit des Plots wegen Überlagerung mit der B 71 vor Bremerhaven.

¹⁰⁷ Vgl. RAA 2008, Bild 5, 6 in Verbindung mit Tab. 10, EKA 1b Ueberregionalautobahnen.



4.5.2 Alternativenprüfung A 39

Im Projektdossier zur A 39 wird ausgeführt:

„In einer konzeptionellen Verkehrsuntersuchung wurden verschiedene Verläufe der A 39 und A 14 betrachtet (Verkehrsuntersuchung Nordost - VUNO). Nach der grundsätzlichen Festlegung der Verläufe von A 39, A 14 und B 190n wurde in Niedersachsen für die A 39 Lüneburg-Wolfsburg (und 190n) ein Raumordnungsverfahren durchgeführt. In dem ROV wurden für die A 39 verschiedenen Varianten untersucht. Das ROV diente als Grundlage für das nachfolgende Linienbestimmungsverfahren nach § 16 (1) FStrG. Das BMVBS hat die Linie am 31.10.2008 bestimmt.“¹⁰⁸

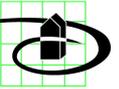
Es ist fachlich sehr fragwürdig hier nur auf die Ergebnisse des ROV zu verweisen, und damit die SUP-Anforderungen an eine Alternativenprüfung zu unterlaufen. Aus dem Zitat wird deutlich, dass keine aktuelle und belastbare Alternativenprüfung vorliegt. Auch ist es absurd im Rahmen der Alternativenprüfung eine völlig veraltete Verkehrsuntersuchung ohne Jahresangabe¹⁰⁹ zu nennen, deren Ergebnisse durch im Projektdossier ausgewiesene Verkehrsbelastungen überholt werden.

Es ist unverständlich, dass der Ausbau der B4 als Alternative zur A 39 ungeprüft blieb. Die Baukosten von nur 303,3 Mio. € und das vergleichsweise hohe NKV von 4,1 legen nahe, die B 4 als Alternative zur A 39 in den Bedarfsplan aufzunehmen. *„Bei der Maßnahme handelt es sich um einen dreistreifigen Ausbau der B 4 mit dem RQ 15,5. Die im Norden (Lg) und Süden (GF) anschließenden Abschnitte der B 4 sind bereits vierstreifig ausgebaut. Teilabschnitte der Gesamtstrecke sind mit dem geplanten RQ 15,5 ausgebaut (OU Uelzen, OU Kichweye in Bau).“* Warum auf eine Dringlichkeitseinstufung verzichtet wurde, da es sich um eine Alternative handelt und zwar zum Vorhaben A39-G10-N, ist nicht nachvollziehbar, zumal bei strenger Anwendung des gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahrens zum BVWP 2015 die B 4 etwa doppelt so wirtschaftlich einzuschätzen ist wie die A 39.¹¹⁰

¹⁰⁸ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI/A39-G10-NI.html#h1_alternativenpruefung

¹⁰⁹ Anmerkung: Es gibt Untersuchungen der VUNO von 1995, 2002 und 2008.

¹¹⁰ <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B4-G10-NI/B4-G10-NI.html>



Zum Teil wird im PRINS ausgeführt, dass die im SPNV sowie ÖPNV vorgeschlagenen Alternativen nicht bewertungsrelevant seien.¹¹¹ Weiter wird ausgeführt, dass der BVWP 2030 die Ausstattung und Nutzung des SPNV und ÖPNV prognostisch abbildet, die einzelnen Maßnahmen aber keiner Bewertung zugeführt werden. Auch dadurch ist eine Bewertung von Alternativen nicht möglich.

Die Alternativenprüfung ist das Herzstück der UVP, sodass ihr ein besonderer Stellenwert zukommt. Sie ist auf Ebene der Systemalternativen, der Standortalternativen und der Projektausgestaltung durchzuführen, was versäumt wurde.

Zu beanstanden ist, dass im Umweltbericht weder die Vorauswahl der Alternativen noch die Detailprüfung der Alternativen dokumentiert wurde, was § 14g Abs. 1 und 2 fordern. Es ist nicht ausreichend dabei auf das PRINS zu verweisen¹¹², zumal die Projektdossiers in den Auslagestellen (z. B. Kassel) nicht zur Verfügung standen, sondern jeweils im Internet nach den Projekten gesucht werden musste.¹¹³

Damit gehen die SUP-Vorschriften weiter als die des UVPG in § 6 Abs. 3 Nr. 5, wo nur auf die Übersicht zu anderweitig geprüften Alternativen hingewiesen wird. § 14g Abs. 1 UVPG sieht dagegen vor, dass in die SUP eine Alternativenprüfung integriert wird, soweit vernünftige Alternativen vorliegen. Diese können folgender Natur sein:

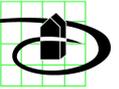
- Konzept- oder System-Alternativen (grundsätzliche Optionen zur Realisierung bestimmter Planungsziele)
- Standortalternativen
- Verfahrensalternativen (andere technische Ausgestaltung)

Bei der Alternativenprüfung i. S. § 14 g (1) UVPG ist die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der absehbar erheblichen Umweltwirkungen für jede Alternative in vergleichbarem Maß vorzunehmen. Dies dient dem Zweck, einen möglichst objektiven und transparenten Umweltfolgenvergleich der einzelnen Alternativen vorzunehmen. Eine Nullvariante ist nicht zwingend Bestandteil der

¹¹¹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64_B51-G10-NW/B64_B51-G10-NW.html#h1_alternativenpruefung

¹¹² Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 189

¹¹³ Vgl. Planoffenlegung bei Hessen Mobil in Kassel. Neben drei Großplakaten zu den drei Verkehrsträgern und den Berichten Umwelt und Gesamtbericht waren dort keine Projektdossiers vor Ort verfügbar, Einsichtnahme am 24.3.2016.



Alternativenprüfung, aber sie ist gemäß § 14g Abs. 2 Nr. 3 als Vergleichsfall für die Alternativenprüfung darzustellen.¹¹⁴

Es ist nicht nachvollziehbar, warum das BMVI keine Alternativenprüfung des Ausbaus der Bundesstraßen B 71/B 74 (Stade – Bremerhaven) bzw. B 211 (Brake – Oldenburg) vorgenommen hat. Ein Ausbau der A 1 als Alternative zur A 20 wurde offenbar ebenfalls nicht geprüft, was § 14g Abs. 1 UVPG widerspricht. Hierzu ist auch ein Kostenvergleich notwendig, um die NKV-Verhältnisse betrachten zu können.

5. Modul C – Raumordnerische Beurteilung

5.1 Bewertung der A 20

Die raumordnerische Beurteilung wird vom BMVI im Projektdossier als bewertungsrelevant angesehen. Als Gesamtergebnis und Begründung werden genannt:

„Das Projekt erzielt insgesamt 14,6 Punkte und weist damit auch im Vergleich mit anderen Projekten eine hohe Raumwirksamkeit auf.

Begründung

- *Das Projekt verbessert die Verbindung zwischen den Oberzentren Wilhelmshaven und Bremerhaven im Straßenpersonenverkehr*
- *Das Projekt verbessert die Verbindung zwischen den Oberzentren Neumünster und Bremerhaven im Straßenpersonenverkehr*
- *Das Projekt verbessert die Verbindung zwischen den Oberzentren Flensburg und Bremerhaven im Straßenpersonenverkehr*
- *Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Cuxhaven in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr*
- *Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Hemmoor in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr*
- *Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Bremervörde in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr*
- *Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Stade in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr*

¹¹⁴ Vgl. Heinz-Joachim Peters - Hochschule Kehl und Stefan Balla - Bosch + Partner (2006): UVPG, Handkommentar, 3. Auflage, § 14g, Umweltbericht. S. 245-246.



- *Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Nordenham in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr*¹¹⁵

Die Aussage im o. g. Zitat, dass eine hohe Raumwirksamkeit im Vergleich zu anderen Projekten gegeben sei, suggeriert, dass diese hoch sei. Die Punktzahl entspricht jedoch nur einer mittleren Raumwirksamkeit. Dies wird erst am Ende der Zusammenfassung der Projektwirkungen angegeben.

Das bedeutet, dass das Modul 3 einen Nutzenbeitrag für das Gesamtprojekt erbringt.

¹¹⁵ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html#h1_raum

**Tabelle 23: Beurteilungsgrundlagen**

Einstufung	Punkte
geringe Raumwirksamkeit	≤ 10
mittlere Raumwirksamkeit	> 10 bis ≤ 20
hohe Raumwirksamkeit	> 20

Quelle: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html#h1_raum

Im BVWP-Gesamtbericht heißt es unter der Überschrift „An- und Verbindungsqualitäten“:

„... Für die Projektbewertungen des BVWP 2030 wurden nur die raumordnerisch relevanten Verbindungen bzw. Relationen zwischen den Oberzentren und den Metropolregionen betrachtet, den hierarchisch obersten zwei Ebenen. Die Ermittlung von Defiziten in den An- und Verbindungsqualitäten erfolgte dabei anhand der Kriterien der aktuell gültigen Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) auf der Basis von Luftliniengeschwindigkeiten zwischen derartigen Zentren. Diese errechnete sich aus dem Quotienten der ermittelten Luftlinienentfernung und der Reisezeit. Letztere wurde für die Straße durch die Bestimmung der schnellstmöglichen Route im Motorisierten Individualverkehr per Pkw ermittelt. [...]

*Für alle Relationen, deren **An- und Verbindungsqualität als mindestens ‚befriedigend‘** eingestuft wurde, wurde **kein aktueller Handlungsbedarf** gesehen. Bei schlechterer Einschätzung erhielt eine Relation Wertungspunkte.“¹¹⁶*

Das bedeutet, dass der Bund im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung zwar für die betrachteten Relationen **einen Handlungsbedarf** sieht, der sich aber wie aus Abbildung 16 ersichtlich nur auf die Verbindungen Bremerhaven – Flensburg und Bremerhaven – Neumünster sowie Bremerhaven – Wilhelmshaven bezieht. Ansonsten sind alle Relationen mit sehr gut bis befriedigend bewertet.

Aufgrund der marginalen Austauschbeziehungen zwischen den Oberzentren Bremerhaven – Flensburg und Bremerhaven – Neumünster ist grundsätzlich in Frage zu stellen, ob sich daraus ein Handlungsbedarf ableiten lässt.

¹¹⁶ Vgl. BVVI (2016): Gesamtbericht zum BVWP 2030, S. 66.

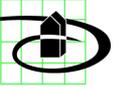
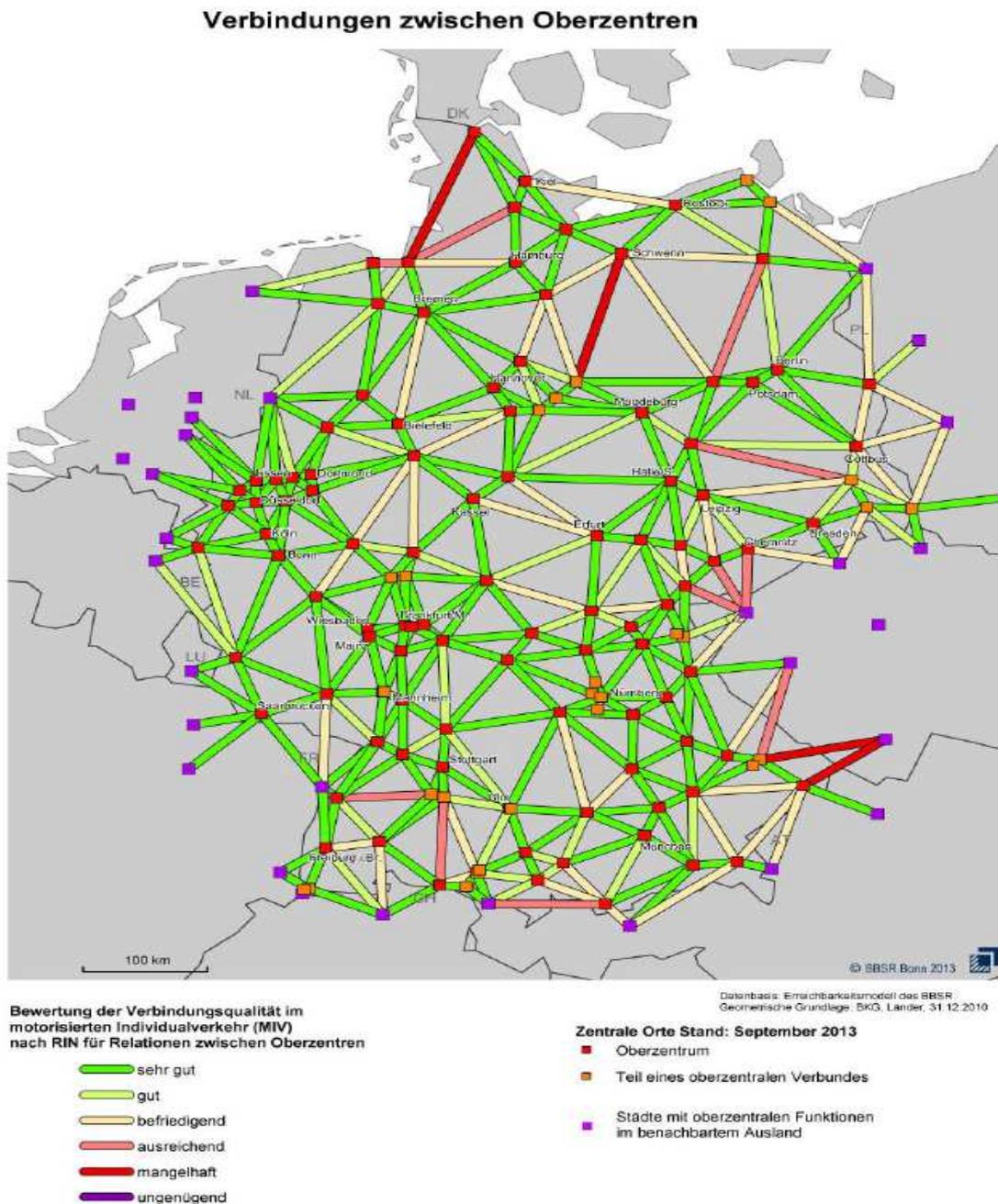


Abbildung 16: Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit zwischen Oberzentren im MIV



Quelle: BMVI und BBSR, Entwurf der BVWP-Raumwirksamkeitsanalyse, 2014, S. 49

5.2 Bewertung der A 39

Auch bei der A 39 wird die raumordnerische Beurteilung vom BMVI im Projektdossier als bewertungsrelevant angesehen. Als Gesamtergebnis und Begründung werden genannt:

„Das Projekt erzielt insgesamt 13,15 Punkte und weist damit auch im Vergleich mit anderen Projekten eine hohe Raumwirksamkeit auf.“



Begründung

- *Das Projekt verbessert die Verbindung zwischen den Oberzentren Schwerin und Wolfsburg im Straßenpersonenverkehr*
- *Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Haldensleben in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr*
- *Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Lüchow in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr*
- *Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Ludwigslust in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr*
- *Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Salzwedel in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr*
- *Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Uelzen in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr*
- *Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Wittingen in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr“¹¹⁷*

Die Punktzahl entspricht nur einer mittleren Raumwirksamkeit.

Bei Betrachtung von Abbildung 16 festzustellen, dass nur die Relation zwischen dem Oberzentrum Wolfsburg und Schwerin mangelhaft bewertet wird, während die Relationen nach Lüneburg und Lüneburg - Schwerin mit befriedigend eingestuft werden. Auch hier stellt sich aufgrund der marginalen Austauschbeziehungen die Frage der Relevanz einer Verbindung zwischen Schwerin und Wolfsburg. Die positive Bewertung im Modul C basiert offensichtlich darauf, dass die Interdependenz mit der A 14 unberücksichtigt bleibt und die Mittelzentrenverbindungen in den Vordergrund geschoben werden, was der Rahmensetzung für den Gesamtplan widerspricht.¹¹⁸

Die Erreichbarkeitskriterien sind im BVWP-Entwurf 2030 zu streng gefasst: Als defizitär gelten nach den Festlegungen des Bewertungsmoduls C „Pkw-Fahrzeiten von mehr als 30 Minuten zur nächsten Autobahnanschlussstelle, von mehr als 60 Minuten zum nächsten Flughafen, von mehr als 45 Minuten zum nächsten IC-Bahnhof, von mehr als 45 Minuten zum nächsten Oberzentrum. Sollte die Pkw-

¹¹⁷ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI/A39-G10-NI.html#h1_raumg

¹¹⁸ Vgl. BVVI (2016): Gesamtbericht zum BVWP 2030, S. 66.



*Fahrzeit zu einem nächsten Oberzentrum sogar mehr als 60 Minuten betragen, erhält dieses Defizit eine stärkere Gewichtung.*¹¹⁹

Diese Festlegung widerspricht der Richtlinie zur integrierten Netzgestaltung (RIN) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (vgl. Tab. 24). Das Bewertungsmodul C hat die Anforderungen zur Erreichbarkeit zentraler Orte von den Wohnstandorten für Mittelzentren auf die Oberzentren angewendet, was nicht der Richtlinienlage der FGSV entspricht.

Tabelle 24: Zielgrößen für die Erreichbarkeit zentraler Orte von Wohnstandorten

zentraler Ort	Reisezeit in Minuten	
	mit dem Pkw	im öffentlichen Personenverkehr
Grundzentren	≤ 20	≤ 30
Mittelzentren	≤ 30	≤ 45
Oberzentren	≤ 60	≤ 90

Quelle: FGSV, 2008, RIN, Tab. 1

Dort heißt es zur Bedeutung der Zielgrößen explizit:

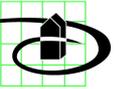
*„Die Zielgrößen enthalten die Zu- und Abgangszeiten und gelten für Zeiten geringer Verkehrsnachfrage. Durch die Einhaltung dieser Zielgrößen soll die flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit zentralen Einrichtungen sichergestellt werden. Die Zielgrößen für die Erreichbarkeit geben Hinweise auf mögliche raumordnerische Defizite oder auf Defizite in der Verkehrserschließung, sie stellen aber im Rahmen der Netzgestaltung gemäß dem Konzept der RIN kein eigenständiges Qualitätskriterium dar.“*¹²⁰

Folgende Anforderungen sind sachgerecht:

- Erreichbarkeit Internationaler Flughafen: Ein Defizit besteht erst, wenn ein internationaler Flughafen nicht innerhalb von **90 min** erreichbar ist.
- PKW-Fahrzeit zur nächsten Autobahnanschlussstelle: Ein Defizit besteht erst, wenn diese nicht innerhalb von **45 min** erreicht werden kann.

¹¹⁹ Vgl. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2014): *Entwurf Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse Bundesverkehrswegeplanung 2015*, S. 5.

¹²⁰ Vgl. RIN 2008, Abschnitt 3.2.



- Erreichbarkeit Oberzentrum: Die Einstufung als defizitär, wenn ein Oberzentrum nicht innerhalb von 45 min erreichbar ist, widerspricht in einer Welt in der man über das Internet jegliche Waren und Dienstleistungen bestellen kann der Realität. Die Erreichbarkeit ist erst dann als defizitär einzustufen, wenn das Oberzentrum in mehr als **60 min** nicht erreicht werden kann. Dies würde auch dem Ansatz der RIN entsprechen (vgl. Tab. 24). 60min werden im Bewertungsmodul C auch beim Schienenpersonenverkehr als Kriterium angesetzt. Da beide Verkehrsträger gleichbehandelt werden müssen, spricht dies dafür, dass erst bei mehr als 60 min für die PKW-Erreichbarkeit von Oberzentren als defizitär eingestuft wird. Die derzeit vorgesehene stärkere Gewichtung, wenn ein Oberzentrum nicht innerhalb von 60min erreicht wird, ist fachlich nicht belastbar.

Die Darstellung der An- und Verbindungsqualität zeigt Defizite für die Verbindungen Bremerhaven – Flensburg, Wolfsburg – Schwerin (2 Wertungspunkte) und Neumünster – Bremerhaven (je 1 Wertungspunkt).¹²¹

Diese einzelnen Verbindungen mögen zwar Defizite aufweisen, aber es muss die Frage gestellt werden, für wen diese Relationen überhaupt relevant sind. Die Pendlerbeziehungen werden nicht berücksichtigt. Dies ist aber erforderlich, um eine Aussage treffen zu können, ob diese Relationen überhaupt eine Bedeutung haben und wenn ja, wie hoch diese Bedeutung ist, d. h. welche Verkehre über diese Verbindungen abgewickelt werden können. Dazu liefert die raumordnerische Beurteilung keine Angaben. Die Verflechtungen hierzu, die der Verkehrsgutachter benutzt hat, müssen daher offengelegt werden.

Fazit:

Die vorgelegten raumordnerischen Bewertungen für die A 20 und A 39 sind fachlich nicht belastbar und zurück zu weisen. Sie entsprechen nicht der Richtlinienlage der FGSV.

6. Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Für beide Projekte wird festgestellt, dass die städtebauliche Beurteilung nicht bewertungsrelevant ist.¹²²

¹²¹ Vgl. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2014): *Entwurf Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse Bundesverkehrswegeplanung 2015*, S. 47.



7. Zusammenfassende Beurteilung

Modul A: Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)

Unzureichende Berücksichtigung von Umweltaspekten

Die im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 getroffene Aussage, dass Aspekte der Verkehrssicherheit sowie des Klima-, Umwelt- und Lärmschutzes in den Bewertungen des BVWP abgebildet werden, ist zutreffend. Dies geschieht aber völlig unzureichend, da **wesentliche Aspekte der Umweltbelastung nicht monetarisiert** werden. Dies betrifft zum Beispiel die Betroffenheit von FFH-Gebieten. Damit geht die Bewertung der nicht monetarisierten Kriterien nicht in die **Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)** ein und verfälscht das Ergebnis wesentlich. Dies gilt auch für die Betroffenheit von Biotop-Standorttypen, die nicht monetarisiert werden.

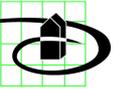
Bereits 1998 haben GÜHNEMANN und ROTHENGATTER ein Konzept zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte vorgelegt, in dem die Monetarisierung beispielhaft umgesetzt wurde. Es ist schwer verständlich, dass das BMVI trotz eines neuen umfassenden wissenschaftlichen Methodenansatzes zur BVWP (vgl. die umfangreiche Dokumentation der vergebenen Studien zur BVWP 2015 auf bmvi.de/bvwp2015) die Monetarisierung auf die Aspekte Lärm, Schadstoffe und CO₂ beschränkt hat.

Bei GÜHNEMANN und ROTHENGATTER werden auf der Grundlage von Bosch + Partner die aufgezinsten Kompensationskosten für Biotop-Standorttypen unter Berücksichtigung des Wiederherstellungszeitraums und der Nutzungsausfallzahlungen als jährlich anfallende Kosten je ha Betroffenheit angegeben.

Diese Kosten müssen bei der NKA ermittelt werden, um das Schutzgut monetarisiert abzubilden und in der NKA berücksichtigen zu können. Für einen ha Laub- und Mischwald wären danach etwa 250.000 € zu berücksichtigen gewesen.

Die Beurteilung der Umweltbetroffenheit, der nicht monetarisierten Kriterien erfolgt im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 lediglich durch eine Einstufung in die Kategorien geringe, mittlere und hohe Umweltbetroffenheit.

¹²² Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html#h1_staedtebau,
http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI/A39-G10-NI.html#h1_staedtebau



Damit fällt der Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 hinter die Umweltrisikoeinschätzung des BVWP 2003 zurück, wo zusätzlich ein sehr hohes Umweltrisiko (Stufe I-V) als Bewertungsstufe enthalten war.

Baukostenentwicklung

Auf welcher Grundlage eine Abschätzung **realistischer Investitionskosten** erfolgt sein soll, erschließt sich nicht. Betrachtet man beispielsweise die Angaben zu den Kosten für die A 20 von 3,186 Mrd. € zwischen Westerstede und Hohenfelde an der A 23, so sind diese höchst zweifelhaft. Denn ob Projektkosten auf der Grundlage realistischer Angaben ermittelt wurden, ist nicht erkennbar, da keine Kostenkennwerte genannt werden.

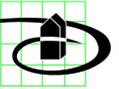
Die Gesamtprojektkosten der A 20 (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014) werden mit 3,186 Mio. € angegeben, die bewertungsrelevanten Ausbau-/Neubaukosten dagegen als Nettokosten inkl. Planungskosten auf dem Preisstand 2012 mit 3,1457 Mrd. €. Bei 161 km Baulänge betragen die durchschnittlichen Kosten 19,8 Mio. € je Bau-km.

Die Gesamtprojektkosten der A 39 (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014) werden mit 1,083 Mrd. € angegeben. Bei 106,3 km Baulänge betragen die durchschnittlichen Kosten bezogen auf die Gesamtprojektkosten 10,19 Mio. € je Bau-km. Die bewertungsrelevanten Ausbau-/Neubaukosten wurden dagegen als Nettokosten inkl. Planungskosten auf dem Preisstand 2012 mit 995,52 Mio. € angegeben.¹²³

Die Baukostenschätzung der A 39 geht also davon aus, dass **pro Bau-km nur etwas mehr als die Hälfte der Baukosten der A 20** entstehen. Die durchschnittlichen Kosten je Bau-km für die A 39 sind nicht realistisch und müssen aufgrund einer belastbaren Kostenschätzung aktualisiert werden. Vergleichsbeispiele von anderen Autobahnen zeigen, dass im Regelfall von Baukosten zwischen 15 bis 20 Mio. € je Bau-km auszugehen ist.

Durch den Bezug auf 2012 werden die bewertungsrelevanten Projektkosten um mindestens 4 % unterschätzt. Denn nach den Angaben des Statistischen Bundesamtes sind von 2012 bis 2014 die Baukosten im Straßenbau um 4,0 % (von

¹²³ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI/A39-G10-NI.html#h1_grunddaten



106,3 auf 110,3) gestiegen. Danach wäre für die A 20 mit Baukosten von 3,271 Mrd. € und für die A 39 mit 1,035 Mrd. € zu rechnen (Preisstand 2014).

Es ist zweifelhaft, ob bei dem geringen Wert der A 39 die Kosten für Lärmschutz und die zahlreichen erforderlichen Anschlüsse ausreichend berücksichtigt wurden.

Für beide Projekte müssen belastbare und aktuelle Kostenschätzungen vorgelegt werden.

Nutzeneffekte Reisezeit

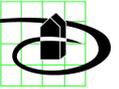
Die sehr hohen Nutzeneffekte bei der Reisezeit waren bereits beim BVWP 2003 Gegenstand großer fachlicher Kritik. Im neuen Bewertungsverfahren wurde der implizite Nutzen als neues Element aufgenommen, um den Zusatznutzen durch den induzierten Verkehr abzubilden.

Bei der Nutzendefinition ist unklar, ob die Nutzen NRZ und NI trennscharf definiert sind. Die zusätzlichen Nutzen im induzierten Verkehr sind nicht empirisch belegt.

Der Parameter Zuverlässigkeit (NZ) ist ebenfalls nicht ausreichend belegt, zum Teil sind es schwer erfassbare persönliche Bewertungen, wie Reisekomfort u. ä., die hier wertbestimmend angesetzt werden.

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass die hohen Reisezeitnutzen durch eine differenzierte Erfassung der jeweiligen Reisezeitnutzen nach unterschiedlichen Zeitscheiben (Tagesgang) erfolgen muss, da vor allem in den Hauptverkehrszeiten sehr hohe Nutzen entstehen, die während des übrigen Tages bei vielen Projekten nicht gegeben sind. Diese Angaben müssten für eine belastbare Berechnung für **den Bezugs- und Planfall vorliegen**. Dies ist jedoch nicht der Fall.

Es ist weiterhin nicht nachvollziehbar, auf welcher Basis ein multimodales Verkehrsmodell für den BVWP aufgebaut worden sein soll, da ein Marginalmodell verwendet wurde, bei dem anhand von Elastizitäten und Hochrechnungsfaktoren inkrementell vorgegangen wurde. Die Umlegungsrechnungen liegen nicht vor, sodass diese hinsichtlich der Umlegungsgüte nicht beurteilt werden können. Fahrtzwecke nach Grobrelationen bedürfen einer verhaltensbasierten synthetischen Modellprognose, die nicht vorgelegt wurde.



Matrizennachweise für Haus-zu-Haus-Verkehre sowie zu den Nutzerkosten und den induzierten Verkehren liegen nicht vor. Das Konstrukt des impliziten Nutzens bleibt somit eine Black Box. Auch die Darstellung im Methodenhandbuch zur Modellierung kann dem nicht abhelfen.

Der implizite Nutzen soll bei der A 39 466,12 Mio. € und bei der A 20 1,025,46 Mrd. € betragen. Dieser starke Unterschied ist nicht nachvollziehbar.

Im Projektdossier wird für die A 20 die Veränderung der **Betriebsleistung** im Personenverkehr aus induziertem Verkehr mit 143,95 Mio. PKW-km/a und aus verlagertem Verkehr mit 9,75 Mio. PKW-km/a angegeben.¹²⁴ Diese Verkehre werden im Methodenhandbuch wie folgt definiert:

- Induzierter Verkehr (Erhöhung der Fahrtenhäufigkeit oder veränderte Zielwahl)
- Verlagerter Verkehr (Nachfrageverlagerungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern im Planfall gegenüber dem Bezugsfall)¹²⁵

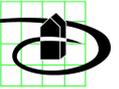
Der enorm hohe Wert für den induzierten Verkehr bei der A 20 ist nicht nachvollziehbar. Wie es in dieser dünn besiedelten Region zu einer so hohen Erhöhung der Fahrtenhäufigkeiten kommen soll, erschließt sich nicht. Dies gilt auch für eine veränderte Zielwahl.

Bei der A 39 soll es durch die Veränderung der **Betriebsleistung** im Personenverkehr zu induzierten Verkehren von 97,88 Mio. PKW-km/a und zu verlagerten Verkehren in Höhe von 23,55 Mio. PKW-km/a kommen. Die wesentlich höhere Verlagerung von Verkehren bei der A 39 ergibt sich auch aus Verlagerungen von der Schiene auf die A 39.

Der hohe Anteil des impliziten Nutzens am Gesamtnutzen von 19,3 % beim Projekt der A 20 verdeutlicht die Fragwürdigkeit dieses neuen Nutzenproduktes, das nicht trennscharf von den übrigen Reisezeitnutzen unterscheidbar ist. Die Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr wurden mit 2,5554 Mrd. € berechnet. Dies entspricht 48,2 % des Gesamtnutzens.

¹²⁴ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html#h1_nutzen

¹²⁵ Vgl. PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 121.



Damit ergibt sich durch den impliziten Nutzen und den Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr ein Nutzenbeitrag von 3,581 Mrd. €, sodass 67,5 % des Gesamtnutzens auf diese beiden Komponenten zurückgehen.¹²⁶

Bei der A 39 beträgt der Anteil des impliziten Nutzens 8,8 % und der Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr 13 %. Beide Nutzen haben einen Anteil von 21,7 % am Gesamtnutzen.

Nach BVU (2009) fällt das Gewicht der Reisezeitänderung von 1 bei 5 min auf etwa 0,1 bei 1 Minute. Das bedeutet, dass die Reisezeitnutzen aus Reisezeitersparnissen < 1 min vernachlässigbar sind.

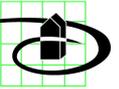
Im Methodenhandbuch zum BVWP wird auf das Forschungsprojekt von Infratest und ETH Zürich verwiesen. In diesem Forschungsvorhaben wurden nach Reiseweiten und Fahrtzwecken differenzierte Zeitwerte ermittelt. Die in diesem Forschungsprojekt ermittelten Zeitwerte für die Fahrtzwecke Ausbildung, Arbeit, Einkauf und Privat wurden zu einem gewichteten durchschnittlichen Zeitwert zusammengefasst. Daraus ergeben sich die in Tabelle 7 genannten Zeitwerte. Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass die Anwendung der Zeitwerte nur sinnvoll erfolgen kann, wenn für den Prognosezeitraum Angaben zu den Entfernungsstufen der Nutzer des zu betrachtenden Straßenabschnitts vorliegen. Es gibt keine Aussagen dazu, ob solche Angaben vorliegen und welche Zeitwerte beim jeweiligen Projekt verwendet wurden.

Die im Forschungsprojekt von Axhausen et al. empirisch ermittelten Zeitwerte für den geschäftlichen Verkehr wurden nach den Angaben im Methodenhandbuch mit der Begründung **nicht verwendet**, dass den Befragten nicht der gesamte Ressourcenverbrauch bewusst gewesen sei.

Damit stellt der Gutachter seine Untersuchungsergebnisse selbst in Frage.

Vergleicht man die Zeitwerte des Methodenhandbuches (vgl. nachfolgende Abb. 2, etwa 25 € bei 10 km bis zu etwa 75 € bei 500 km) mit den empirisch ermittelten Zeitwerten des Forschungsprojektes ergeben sich erhebliche Unterschiede. Dagegen betragen die Zeitwerte nach AXHAUSEN bei gewerblichen Fahrten zwischen 4,57 €/h (bis 10 km) und 19,01 € bei 500 km. Das bedeutet, dass die Zeitwerte im MIV

¹²⁶ Anmerkung: Dieser hohe Anteil resultiert auch aus Verlagerungseffekten von der parallel verlaufenden Bahnstrecke, wodurch es dort zu erheblichen Verlusten kommt, die den Nutzen in einer gesamthaften Betrachtung gegenübergestellt werden müssten.



(gewerblich) im BVWP 2030 in allen Entfernungsstufen um etwa das Vierfache über den im Forschungsprojekt ermittelten Zeitwerten liegen. Das bedeutet, dass man bei der Nutzen-Kosten-Analyse einen wesentlich geringeren Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit ermittelt hätte, wenn die von Axhausen et. al. ermittelten Werte zugrunde gelegt worden wären. Es ist nicht nachvollziehbar, dass im Fall der privaten MIV-Nutzer die Ergebnisse des Forschungsprojekts verwendet werden, im gewerblichen Fall jedoch nicht.

Zwischenfazit Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 20

Im Projektdossier wurde ein NKV von 1,94 berechnet, dass bei Berücksichtigung der Planungskosten und der Ersatzinvestitionen auf 1,71 sinkt. Berücksichtigt man die Reisezeitnutzen < 1min nicht, reduziert sich das NKV auf 1,61. Infolge der unrealistisch hohen Zeitwerte für den gewerblichen PKW-Verkehr werden nur 80 % der gesamten Reisezeitnutzen betrachtet, dadurch verringert sich das NKV auf 1,44.

Im Gegensatz zum Projektdossier wird im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 nur ein NKV von 1,6 genannt.¹²⁷ Dies bedeutet, dass das NKV unter Berücksichtigung der o.g. Abzüge noch wesentlich geringer ist.

Im Folgenden wird eine Sensitivitätsbetrachtung zum NKV für die A 20 durchgeführt, um zu verdeutlichen welche Beiträge einen hohen Einfluss auf die Berechnung haben und um aufzuzeigen, wie sich das NKV bei Ermittlung anderer Kostenansätze bzw. Nutzen verändert.

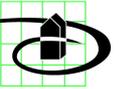
Berücksichtigt man die aktualisierten Baukosten verringert sich das NKV auf 1,62, durch die Planungs- und Erhaltungskosten reduziert es sich auf 1,46. Abzüglich der Reisezeitnutzen < 1min und unter Berücksichtigung von nur 80 % der Reisezeit-Nutzen ergibt sich ein NKV von 1,23.

Das Projekt wäre damit gerade noch bauwürdig, daher müsste nach HASSHEIDER (BMVI) eine vollständige Sensitivitätsprüfung erfolgen, ob die Bauwürdigkeit noch gegeben ist und die Berechnungsergebnisse voll belastbar sind.¹²⁸

Vorher ist aber eine aktuelle Kostenschätzung vorzulegen, damit geprüft werden kann, ob die zentrale Größe für die Berechnung der NKV korrekt ermittelt wurde.

¹²⁷ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, Anhang 1

¹²⁸ Vgl. mündliche Anhörung vom 11.09.2014 des BMVI zur Verkehrsprognose.



Zwischenfazit: Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 39

Im Projektdossier wurde ein NKV von 2,05 berechnet, das bei Berücksichtigung der Planungskosten und der Ersatzinvestitionen auf 1,72 sinkt. Berücksichtigt man die Reisezeitnutzen < 1min nicht, reduziert sich das NKV auf 1,62. Infolge der unrealistisch hohen Zeitwerte für den gewerblichen PKW-Verkehr werden nur 80 % der gesamten Reisezeitnutzens betrachtet, dadurch verringert sich das NKV auf 1,48.

Bei der A 39 ist nicht auszuschließen, dass bereits mit einer aktuellen Baukostenschätzung ein NKV von unter 1 erreicht wird (s. zur Ermittlung der Baukosten auch die Kritik des Bundesrechnungshofs in Kap. 2.9.).

Im Folgenden wird eine **Sensitivitätsbetrachtung** zum NKV für die A 39 durchgeführt, um zu verdeutlichen welche Beiträge einen hohen Einfluss auf die Berechnung haben und um aufzuzeigen, wie sich das NKV bei Ermittlung anderer Kostenansätze bzw. Nutzen verändert.

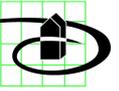
Berücksichtigt man durchschnittliche Baukosten von 15 Mio. € je Bau-km (niedriger Kostenkennwert) verringert sich das NKV auf 1,08, durch die Planungs- und Erhaltungskosten reduziert es sich auf 0,98. Abzüglich der Reisezeitnutzen < 1min und unter Berücksichtigung von nur 80 % der Reisezeit-Nutzen ergibt sich ein NKV von 0,85.

Verkehrssicherheit

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit ist die Frage zu stellen, inwieweit die Nutzeneffekte mit 612 Mio. € bei der A 20 und bei der A 39 mit 572,245 Mio. € richtig abgebildet worden sind. Da die Verkehrssicherheit in den Ortsdurchfahrten im Korridor zwar durch die eintretende Entlastung verbessert wird, gleichzeitig aber durch das hohe Geschwindigkeitsniveau auf der Autobahn schwerere Unfälle auftreten können, sind die hohen Nutzen kritisch zu hinterfragen.

Auswirkungen auf die Landwirtschaft

Der durch den erheblichen Flächenverbrauch entstehende Negativnutzen für die Landwirtschaft infolge der Flächenbelegung wird ebenfalls nicht berücksichtigt. Dieser ist die NKA einzubeziehen. Es ist davon auszugehen, dass ein erheblicher Negativnutzen bei der Landwirtschaft auftreten wird.



Kritik des Bundesrechnungshofs an der Ableitung der Kostensätze

Auch aus dem aktuellen Bericht des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vom 23.3.2016 geht hervor, dass **zu den Investitionskosten keine belastbaren Daten** vorliegen, die eine zuverlässige Abschätzung der Kosten ermöglichen.

Weiter ist zu bemängeln, dass die nach der Plausibilisierung von einigen hundert Projekten ermittelten Untergrenzen für die Gesamtkosten durch das BMVI um 15 % abgesenkt wurden. Ursprünglich war geplant, die Projekte, bei denen die Kosten unterhalb der Untergrenze lagen, mit der jeweiligen Straßenbauverwaltung zu besprechen und ggf. zu ändern (sogenannte Rückschleifen).

Durch die Senkung der Untergrenzen um 15 % wurde lediglich die Zahl der Rückschleifen verringert und mit hoher Wahrscheinlichkeit verhindert, dass zahlreiche Projekte mit völlig unrealistischen Kostenangaben überprüft wurden. Davon ist auszugehen, denn der Bundesrechnungshof weist darauf hin, dass das BMVI keine fachlichen Gründe für seine Vorgehensweise nennen konnte.

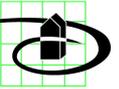
Diese Vorgehensweise ist nicht akzeptabel, denn durch das Absenken der Kostenuntergrenzen werden **Projekte als plausibel eingestuft, deren Kosten nach dem Plausibilisierungsverfahren zu gering** waren.

Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft

Die **Zielformulierung** ist unzureichend und die Ziele werden nicht priorisiert. Vor allem fehlt beispielsweise beim übergeordneten Ziel „**Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft**“, ein daraus abgeleitetes Ziel, das konsequenterweise lauten müsste: „Vermeidung einer hohen Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen und Natura 2000–Gebieten“.

Für das Gesamtprojekt der A 20 wird im Umweltbeitrag Teil 2 eine Flächeninanspruchnahme von 870,9 ha angegeben. Für die A 39 werden 545,9 ha angegeben.

Um diesen Wert zu überprüfen, hat RegioConsult eine Kontrollrechnung durchgeführt. Dabei wurden die Angaben des Umweltberichtes aus Tab. 9 für den Neubau von Autobahnen verwendet, und ein dreifacher Faktor für den Ausgleich der



vom Eingriff betroffenen Flächen gewählt. Dies begründet sich durch die hohe Umweltbetroffenheit bei beiden Projekten.

Tabelle: Flächeninanspruchnahme durch die A 20 und A 39

Projekt	Baulänge in km	Querschnitt RQ 31*	Ausgleichsbedarf (3fach)	Flächenbedarf insgesamt in ha	Flächenbedarf nach Dossier/ Umweltbericht
A 20	161	805	2.415	3.220	870,9
A 39	106,3	532	1.595	2.126	545,9
Summe	267,3	1.337	4.010	5.346	1.416,8

Daraus resultieren die in der Tabelle angegebenen Flächenverluste für beide Projekte – A 20 mit 3.220 ha und A 39 2.126 ha – insgesamt 5.346 ha (vorhabenbedingt beeinträchtigte Fläche und Kompensationsbedarf).

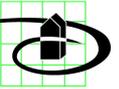
Nach dem Flächenansatz des Umweltberichtes (vgl. dort Tab. 9) ergibt sich für die Trasse ein Flächenbedarf von 805 ha für die A 20 und 531,5 ha für die A 39. Es ist ersichtlich, dass hier nicht alle Trassennebenanlagen mit eingerechnet sein können, wie Regenrückhaltebecken, Böschungen, Dämme und Einschnitte sowie Erddeponien. Der Flächenbedarf wird in den Projektdossiers und im Umweltbericht mit 870,9 ha (A 20) und 545,9 ha angegeben.

Das bedeutet, dass die Flächeninanspruchnahme im Umweltbeitrag Teil 2 des BVWP um das 4-fache unterschätzt wird.

Insgesamt ist nicht absehbar, wie das Planungsziel der BVWP, die Flächeninanspruchnahme von Natur und Landschaft zu begrenzen bzw. weiteren Verlust von unzerschnittenen Räumen zu begrenzen, erreicht werden soll.

Interdependenzen Straße/Schiene

Interdependenzen wurden zwar intramodal und intermodal ermittelt, aber nicht nachvollziehbar auf Gesamtplanebene dargestellt. Die Wirkung wurde mit 1 bis 3 % beziffert, was sehr gering erscheint. Offenbar wurde die Methodik seit Vorlage des Forschungsberichts „Beurteilung alternativer Verkehrswegeprogramme“ von INTRAPLAN und BVU aus dem Jahr 1996 nicht weiterentwickelt. Die aktuellen Arbeiten zum BVWP 2030 wurden bislang nicht offengelegt, sodass nicht beurteilt werden kann, ob die Methodik weiterentwickelt wurde und damit auch die regionalen



Effekte in ausreichender Detaillierung abbildbar sind. Angesichts der kreisbezogenen Matrizen von ITP darf dies bezweifelt werden.

Eine Interdependenzbetrachtung für die Bahnstrecken wurde weder im A 20 Korridor noch im Korridor der A 39 durchgeführt.

Unzerschnittene Räume

Der BVWP-Gesamtbericht räumt ein, dass auf einer Streckenlänge von fast 2.000 km unzerschnittene Räume (UZR) durchschnitten werden.¹²⁹ Damit wird aber die Dimension der **Zerschneidung** nicht transparent dargestellt. Dazu müsste im Gesamtbericht angegeben werden, wie sich die Größe der unzerschnittenen Räume verringert. Dies wird lediglich im Umweltbericht angegeben, aus dem hervorgeht, dass das diesbezügliche Ziel verfehlt wird: *„Das Ziel der Erhaltung des Anteils unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR $\geq 100 \text{ km}^2$) wird entsprechend der zugrunde gelegten Bewertungsschwellen in Tab. 20 deutlich verfehlt.“*¹³⁰

Im Umweltbericht¹³¹ werden für **die A 20** von Bosch + Partner für das 161 km¹³² lange Gesamtprojekt nur 870,9 ha Flächeninanspruchnahme angegeben. Zur Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume) kommt es auf 5,9 km und zur Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500) auf 14 km. Zur Zerschneidung unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR) kommt es in 18.941 ha Fläche.

Für die A 39 werden im Umweltbericht¹³³ werden von Bosch + Partner für das 106,3 km¹³⁴ lange Gesamtprojekt 546 ha Flächeninanspruchnahme angegeben. Zur Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume) kommt es auf 1,7 km und zur Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500) auf 57,5 km. Zur Zerschneidung unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR) kommt es auf 5.603 ha Fläche.

¹²⁹ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 24

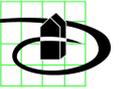
¹³⁰ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 168.

¹³¹ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, Anhang 1, dort 158,2 km Trassenlänge genannt.

¹³² Anmerkung: Die Gesamtlänge wird im Umweltbericht mit 158,2 km angegeben im Projektdossier des PRINS dagegen mit 161 km.

¹³³ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, Anhang 1

¹³⁴ Anmerkung: Die Gesamtlänge wird im Umweltbericht mit 116,4 km angegeben im Projektdossier des PRINS dagegen mit 106 km.



Die negativen Umweltwirkungen sind bei beiden Projekten erheblich. Bei der A 20 sind sie noch stärker ausgeprägt als bei der A 39, was aber vor allem an der unterschiedlichen Streckenlänge liegt. Allerdings ist die Betroffenheit von UZVR-Flächen im Verhältnis bei der A 20 deutlich größer (18.941,4 ha). Die A 39 kommt auf einen Wert von 5.603 ha. Das entspricht 117,6 bei der A 20 und 52,7 ha je Bau/km.

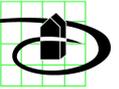
Da die tatsächliche Flächeninanspruchnahme wesentlich größer ist als im Umweltbeitrag angegeben, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Betroffenheit unzerschnittener Räume größer ist als ermittelt.

Verkehrsprognose 2030

Die Ausführungen zur Verkehrsprognose zeigen, dass die im bisherigen Verfahren von RegioConsult für den NABU-Bundesverband vorgetragene Kritik weitgehend unberücksichtigt geblieben ist. Es bleibt unklar, was das BMVI unter Mikroprognose versteht. Hierunter Verflechtungen auf Kreisebene zu verstehen, zeigt ein unzureichendes bzw. fehlerhaftes Verständnis von Modellierungsebenen auf. Denn neben der üblichen Makroprognose, soll eine mikroskopische Betrachtungsweise Verkehrsbelastungen auf der Ebene von einzelnen Akteuren bzw. Fahrzeugen aufzeigen.

Inwieweit gerade das BIP der entscheidende Treiber der Verkehrsentwicklung ist, ist ebenfalls fraglich. Entsprechend sind die Ergebnisse zu hinterfragen, da vor allem aufgrund zu niedriger Nutzerkostensteigerungen ein überhöhtes Wachstum ermittelt wird. Da überdies nur Verkehrsleistungsdaten genannt werden, ist eine abschließende Beurteilung der Annahmen der Prognose nicht möglich, da für viele Projektbewertungen die Höhe des Verkehrsaufkommens maßgebend ist. Die Annahmen zur Entwicklung der Nutzerkosten im Straßenverkehr werden, insbesondere für die LKW, als nicht realistisch eingeschätzt. Dadurch kommt es in der Folge zu einer überhöhten Prognose der LKW-Verkehre und zur Ausweisung zu hoher Nutzen. In abgeschwächter Form gilt dies auch für die PKW-Verkehre, da für diese nur ein Nutzerkostenanstieg von nur 0,5 % angesetzt wurde.

Statt der von INTRAPLAN unterstellten realen Steigerung der Nutzerkosten pro Jahr von lediglich 0,5 %, ist von einer stärkeren Zunahme auszugehen. Auswertungen von KUNERT (DIW) zeigen, dass der Kraftfahrerpreisindex, wenn man den Zeitraum von 1999 bis 2011 betrachtet, etwa 100 Indexpunkte über dem



Verbraucherpreisindex liegt. Auch eine Analyse des BBSR zeigt, dass zwischen den Lebenshaltungskosten und den Kraftstoffpreisen eine deutliche Lücke klafft.

Es ist zu erwarten, dass sich der Kraftfahrerpreisindex in dieser Größenordnung weiterentwickelt. Dies stellt bereits einen konservativen Berechnungsansatz dar, da aufgrund der Erdölverknappung und der ehrgeizigen Klimaschutzziele der Bundesregierung von einer weiter zunehmenden Preissteigerung für die Nutzer des Kfz-Verkehrs auszugehen ist. Die reale Steigerung der Nutzerkosten ist deshalb eher in der Größenordnung von 1,5 bis 2 % pro Jahr zu erwarten. Auch durch alternative Antriebe (Elektrofahrzeuge) ist keine Reduktion der Nutzerkosten zu erwarten.

Die von INTRAPLAN unterstellte hypothetische Einsparung von 1,5 %/a infolge von technischer Entwicklung (Motor, Fahrzeugkonzepte etc.) kann nicht als qualifizierte Aussage betrachtet werden. Es ist bekannt, dass vor allem Mittelklassewagen schon lange an der Optimierungsgrenze des Kraftstoffverbrauchs liegen. Hier ist nur durch kleinere und vor allem leichtere Fahrzeuge eine weitere Absenkung zu erwarten.

Zudem ist insbesondere bei den Lkw-Kosten zu berücksichtigen, dass betreffend die Lkw-Maut bis 2030 von keiner Erhöhung ausgegangen wird, obwohl zwischenzeitlich bereits Mauterhöhungen eingetreten sind und eine Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen bereits geplant ist.

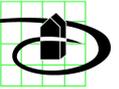
IVV hat im Rahmen der Umlegungsrechnungen für das Projektdossier **der A 20** in der Prognose 2030 Belastungen ermittelt, die keinen Autobahnquerschnitt rechtfertigen (vgl. Abb. 7).¹³⁵

IVV weist östlich der A 27 (Loxstedt) bis westlich Beverstedt nur 9.000 bis 10.000 Kfz/24h¹³⁶ nach und zwischen Beverstedt bis zur B 495 (Bremervörde) 17.000 bis 18.000 Kfz/24h. Zwischen B 73 und A 26 hat IVV 21.000 Kfz/24h nachgewiesen.

Die Belastungen liegen zum Teil deutlich unter 20.000 Kfz/24h, in vielen Abschnitten wird auch der Mindestwert von 18.000 Kfz/24h unterschritten. Dies betrifft vor allem die Abschnitte zwischen der A 23 und der A 7 (15.000 bis 17.000 Kfz/24h), westlich Bremervörde bis zur A 27 (Bremerhaven) sowie den Abschnitt zwischen A29 und B 437. Dort ist offenbar eine starke intramodale Interdependenz zwischen A 20 und der

¹³⁵ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B64_B51-G10-NW_PL_DTVw_Kfz.png

¹³⁶ Mangelnde Lesbarkeit des Plots wegen Überlagerung mit der B 71 vor Bremerhaven.



B 211n (Mittelort – Brake) gegeben. Diese ist bereits im Bau. Während die A20-Belastung im Planfall auf 13.000 Kfz/24h abfällt, weist IVV auf der parallel verlaufenden B 211 18.000 Kfz/24h nach. Hier wird besonders deutlich, dass durch die A 20 eine Doppelstruktur geschaffen würde, die gesamtwirtschaftlich nicht sinnvoll ist. In diesem Abschnitt ist die A 20 auf keinen Fall bauwürdig. Die Festlegung aus der Bedarfsplanung 2003/2004, keine Parallelausbaumaßnahmen vorzunehmen, und entsprechend Bundesstraßen aus der Widmung zu nehmen, wurde hier grob verletzt.¹³⁷

Im Abschnitt zwischen B 212 und A 29 und sind in der Umlegung von IVV 30.000 bis 31.000 Kfz/24h ausgewiesen, dies entspricht gegenüber dem Bezugsfall (19.000 Kfz/24h) einer Steigerung von 12.000 Kfz/24h.¹³⁸ Das bedeutet, dass IVV von etwa 10.000 Kfz/24h an großräumig verlagertem Verkehr (Fernverkehr) ausgeht, da in der Region kaum Wachstumsimpulse für den Verkehr auszumachen sind. Nachweise hierzu fehlen.¹³⁹

Da die Größenordnung des großräumig verlagerten Verkehrs etwa 75-80 % des Gesamtaufkommens ausmacht, muss die Belastbarkeit der Bundesprognose 2030 hinsichtlich des Ausmaßes der Verlagerungswirkung hinterfragt werden. Üblicherweise liegen die Durchgangsverkehrsanteile wesentlich niedriger. Die zugrundeliegenden Verflechtungen müssen daher überprüft werden, da das Ausmaß der Verlagerung für die Nutzen-Kosten-Analyse von erheblicher Bedeutung ist.

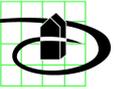
In der Umlegung von IVV sind 6.000 bis 9.000 LKW/24h auf der A 20 in Niedersachsen nachgewiesen (Abschnitt B 212 bis zur A 29). Zwischen Loxstedt und der A 23 liegen die Belastungen zwischen 6.000 und 7.000 LKW/24h, abgesehen von einem kurzen Abschnitt östlich von Bremervörde mit 8.000 Kfz/24h im Einzugsbereich von B71/B74.

Bei **der A 39** fällt auf, dass IVV in der Umlegungsrechnung nur für den nördlichen Abschnitt zwischen Uelzen und Lüneburg autobahnfähige Belastungen von 26.000 bis 31.000 Kfz/24h ermittelt hat. Östlich von Uelzen fällt die Belastung auf 17.000 Kfz/24h. Im südlich davon anschließenden Abschnitt von Uelzen bis

¹³⁷ Vgl. HMWVL, BVWP-Ordner 2003, Begleitschreiben.

¹³⁸ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/A20-G70-SH-NI_DTVw_Delta_Kfz.png

¹³⁹ Vgl. hierzu RegioConsult (2012): Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung für die Küstenautobahn A 20 Westerstede (A 28) bis Drochtersen (A 20/Elbquerung) (Februar 2012) von SSP Consult, S. 12, i. A. des BUND und NABU Niedersachsen, in Kooperation mit der Kanzlei Günther.



Hankensbüttel/Wittingen fällt die Belastung auf Werte von 14.000 bis 15.000 Kfz/24h. Südlich davon steigt die Belastung im Abschnitt von Wittingen bis Ehra-Lessien auf 18.000 bis 19.000 Kfz/24h bis zur B 248. Südlich davon erreicht die A 39 23.000 Kfz/24h (Abschnitt bis Weyhausen).

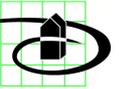
Das bedeutet, dass der Mindestwert der RAA 2008 für Autobahnen von 18.000 Kfz/24h im Abschnitt von Uelzen (südlich der B 191) bis Wittingen (B244) unterschritten wird und somit keine autobahnfähigen Belastungen gegeben sind. Erst südlich Wittingen wird wieder der Mindestwert von 18.000 Kfz/24h erreicht. Wie entlang der L 288 (nach Ehra-Lessien) nochmals zusätzlich 1.000 Kfz/24h für die Umlegungsbelastung der A 39 gewonnen werden sollen, ist nicht nachvollziehbar, zumal dort ein großes Waldgebiet (TrpÜbPI Ehra-Lessien) liegt.

Im Bezugsfall wurden von IVV in der Umlegungsrechnung für das Bestandsnetz zwischen Lüneburg und Uelzen Belastungen von 16.000 Kfz/24h ermittelt. Südlich von Uelzen davon liegt die Belastung bis zur Kreuzung von B 4 und B 191 bei 11.000 bis 12.000 Kfz 24h. Zwischen der Kreuzung der beiden Bundesstraßen und Groß Oesingen beträgt die Belastung nur 6.000 bis 7.000 Kfz/24h. Südlich davon bis Gifhorn erhöht sich die Belastung von 9.000 über 11.000 Kfz/24h bis auf 14.000 Kfz/24h kurz vor Gifhorn.

Das bedeutet, dass IVV die Belastungen des Bezugsfallnetzes zu einem hohen Anteil im Planfall auf die A39 umgelegt haben muss, weil ansonsten die Umlegungsbelastungen der A 39 zwischen Uelzen und Lüneburg nicht zustande kommen können oder aber in ganz erheblichem Umfang großräumig verlagerten Verkehr auf die A 39 umgelegt wurde

Damit die Belastungen auf der A 39 zwischen Uelzen und Wittingen von lediglich 14.000 bis 15.000 Kfz erreicht werden, muss es aufgrund der geringen auf die Autobahn zuführenden Verkehre zu einer großräumigen Verlagerung von etwa 9.000 bis 10.000 Kfz/24h kommen.

Die LKW-Belastungen **auf der A 39** schwanken zwischen 5.000 und 6.000 LKW/24h. Vor Wolfsburg wird die maximale Belastung mit 7.000 LKW/24h erreicht.



Die LKW-Belastungen sollen sich durch Verlagerungen von 2.000 LKW/24h von der B 71 (Gardelgen –Salzwedel- Uelzen), von 1.000 LKW/24h von der B 4 sowie von 1.000 LKW/24h von der A 7 ergeben.¹⁴⁰

Finanzierung

Bei Ansatz der bisher verfügbaren Haushaltsmittel von 10 bis 11 Mrd. € pro Jahr ist mit einer Finanzierungslücke von 6,6 bis 7,6 Mrd. € pro Jahr zu rechnen, denn jährlich werden zukünftig 15,11 (ohne „Schleppe“) bis 17,63 Mrd. € (mit „Schleppe“) benötigt.¹⁴¹ Dies ergibt im Vergleich zum bisherigen jährlich eingesetzten Finanzbedarf über die Gesamtlaufzeit des neuen BVWP von 15 Jahren einen zusätzlichen Investitionsbedarf von 99 bis 114 Mrd. €. Von den angesetzten 264,5 Mrd. € sind also nur 72 % im Rahmen der bisher üblichen Haushaltsfinanzierung als gesichert anzusehen.

Der Ansatz der Erhaltung von 67,8 % reduziert sich, wenn man die Schleppe in Höhe von 37,8 Mrd. € nicht berücksichtigt, auf 53,3 %, sodass auch hier die BVWP-Grundkonzeption nicht eingehalten wird. Die Schleppe nicht zu berücksichtigen ist angebracht, da diese Projekte erst nach 2031 verwirklicht werden.

Jetzt stehen für den gesamten BVWP inkl. Schleppe 101,3 Mrd. € für Aus- und Neubau und 141,6 Mrd. € für Erhalt zur Verfügung, wenn sie im Bundeshaushalt abgesichert werden. Das bedeutet, dass der Ausbau- und Neubautitel nochmals um über 35 Mrd. € gesteigert wird und für den Erhalt jetzt 60 Mrd. € mehr zur Verfügung stehen sollen.

Niedersachsen erhält jetzt insgesamt 1,884 Mrd. € für laufende und fest disponierte Projekte und 6,387 Mrd. € für neue Vorhaben (VB/VB-E), insgesamt also 8,271 Mrd. €.

Der Landesanteil beträgt 12,3 %. Für laufende und fest disponierte Projekte stehen etwa 125,6 Mio. €/a zur Verfügung, für neue Vorhaben 425,8 Mio. €/a.¹⁴²

¹⁴⁰ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/A39-G10-NI_DTVw_Delta_Lkw.png

¹⁴¹ Anmerkung: 264,5 Mrd. € /15 Jahre ergibt 17,63 Mrd. €

¹⁴² Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 124ff.

**Tabelle: Mittelaufteilung nach Ländern**

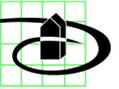
Land	Laufende und fest disponierte Vorhaben (FD)	Neue Vorhaben VB/VB-E	Gesamt FD+VB	Anteil
Baden-Württemberg	3.744	5.538	9.282	13,8 %
Bayern	4.868	6.516	11.384	16,9 %
Berlin	823	21	844	1,3 %
Brandenburg	1.073	950	2.023	3,0 %
Bremen	112	506	618	0,9 %
Hamburg	933	1.531	2.464	3,7 %
Hessen	2.897	5.058	7.955	11,8 %
Mecklenburg-Vorpommern	160	254	414	0,6 %
Niedersachsen	1.884	6.387	8.271	12,3 %
Nordrhein-Westfalen	2.945	10.005	12.950	19,2 %
Rheinland-Pfalz	1.323	1.785	3.108	4,6 %
Saarland	32	103	135	0,2 %
Sachsen	307	766	1.073	1,6 %
Sachsen-Anhalt	507	1.465	1.972	2,9 %
Schleswig-Holstein	1.557	1.473	3.030	4,5 %
Thüringen	974	809	1.783	2,7 %
Gesamt	24.139	43.167	67.306	100 %

Quelle: BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 38, Tabelle 10

Aus dem Bundeshaushalt stehen für Bedarfsplanmaßnahmen für Niedersachsen 2016 114 Mio. € und 2017 117 Mio. € zur Verfügung. 2015 hatte Niedersachsen nur 68 Mio. € erhalten. Das bedeutet, dass die A20 mit haushaltsrelevanten Projektkosten von 3.179,4 Mio. € etwa 27 bis 28 Jahresetats in der Größenordnung von 2016 bzw. 2017 und die A 39 mit haushaltsrelevanten Projektkosten von 1.051,6 € Mio. etwa 9 Jahresetats abdecken würde. Beide Projekte beanspruchen zwei Drittel des Gesamtetats des Landes Niedersachsen für neue Vorhaben.

Das bedeutet, dass Niedersachsen abgesehen von der Umsetzung der beiden Autobahn Großprojekte finanziell weitgehend die „Hände gebunden“ wären. Aufgrund der unsicheren Angaben zu den Investitionskosten ist davon auszugehen, dass beide Projekte wesentlich teurer werden und ein noch höherer Anteil der Landesmittel gebunden wird.

Ob der Bund überhaupt derartige Summen investieren kann und will ist angesichts der geringen Kosten-Nutzen-Verhältnisse der beiden Projekte infrage zu stellen.



Modul B: Umwelt- und naturschutzfachliche Bewertung

A20

Es wird insgesamt eine hohe Umweltbetroffenheit festgestellt. Es sind verschiedene BfN-Lebensraumnetzwerke (Kern- und Großräume) betroffen. Neben Kernräumen und Großräumen im Teilabschnitt T 4, ist auch ein Großsäugerlebensraum in T 5 betroffen. Zwei FFH-Gebiete werden direkt in Anspruch genommen, für vier FFH-Gebiete in T4, T5, T9/T10 werden erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen.

Die Umweltbetroffenheit wird im Bereich der Elbquerung, trotz der Betroffenheit eines FFH-Gebietes mit „gering“ bewertet. Dies zeigt die unsachgemäße Beurteilung der Umweltbetroffenheit.

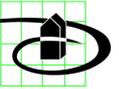
Eine Bewertungskarte für das Gesamtprojekt liegt aus dem Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht vor, da das BMVI im Projektdossier auf die Einzelbewertungen verweist. Dies ist ein eindeutiger Verfahrensmangel, da für die Gesamtbewertung eine zusammenfassende kartographische Darstellung der Betroffenheit vorliegen muss.

A39

Auch die Beschreibung im Projektdossier der A 39 zeigt, dass eine erhebliche Umweltwirkung gegeben ist, sodass dass eine hohe Umweltbetroffenheit festgestellt wird.

Es werden verschiedene BfN-Lebensraumnetzwerke betroffen. Neben Kernräumen und Großräumen wird auch ein Großsäugerlebensraum durchfahren. Für zwei FFH-Gebiete und ein VSG sind erhebliche Beeinträchtigungen wahrscheinlich bzw. können nicht ausgeschlossen werden.

Im Teilprojekt 3 „Bad Bevensen – Uelzen“ werden laut Projektdossier (Modul B, Teil 2) bei einer Gewässerquerung erhebliche Beeinträchtigungen durch Stickstoffdeposition erwartet. Zu Beginn der Trasse werden ein gewässerbegleitendes FFH-Gebiet mit fast deckungsgleichem NSG, sowie ein BfN-Kernraum (Feuchtlebensraum) in Brückenlage gequert. Dennoch wird nur eine mittlere Umweltbetroffenheit festgestellt. Dieser Beurteilung muss widersprochen werden, es ist von einer hohen Betroffenheit auszugehen.

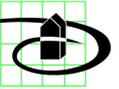


Auch im Teilprojekt 6 (Wittingen – Ehra-Lessien) wird die Umweltbetroffenheit nur mit mittel und damit nicht korrekt eingestuft. Dort werden ein national bedeutsamer Großsäugerkorridor südlich der Automobil-Teststrecke und ein Großsäugerfunktionsraum im Waldgebiet "Malloh" bzw. "Bickelsteiner Heide" durchschnitten. Die Trasse führt eng am Bornbruchsmoor östlich von Knesebeck (NSG) vorbei. Dieser Bereich wird von einem BfN-Kernraum (Wald- und Feuchtlebensräume) sowie einem weiteren BfN-Kern- und Großraum (Trockenlebensräume) überlagert. Außerdem kommt es durch das Teilprojekt zu einer Zerschneidung und dem Verlust eines UZVR.¹⁴³

Die Reduzierung der Bewertungsstufen der Umweltbetroffenheit bzw. des Umweltrisikos von 5 auf 3 führt zu einer sehr inhomogenen Bewertungsstruktur, da sehr viele Projekte in die mittlere Klasse kommen müssen, um sie noch vom hohen Umweltbetroffenheitsgrad abgrenzen zu können. Dies zeigt sich beispielsweise beim Teilprojekt 3 (Uelzen – Bad Bevensen) der A 39, wo trotz festgestellter erheblicher FFH-Beeinträchtigung eine Einstufung in die mittlere Umweltbetroffenheit erfolgte.

Im BVWP 2003 war die Bewertungsstruktur in der Umweltrisikoeinschätzung (URE) mit Abstufungen von 1 bis 5 und die FFH-VE mit Abstufungen von 1 bis 5 klarer und differenzierter. Warum im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030, trotz z. T. gleicher Bearbeiter (GÜNNEWEG u. a.), hiervon abgewichen wurde ist **fachlich nicht nachvollziehbar**. Bereits 1999 hat die Planungsgruppe Ökologie- und Umwelt in einem Forschungsprojekt im Auftrag des BMVBW (F+E-Vorhaben Nr. 96498/99) Verbesserungsmöglichkeiten des bisherigen qualitativen Ansatzes der Korridor-URE untersucht. Dabei ging es neben der Integration des Kompensationskostenansatzes in die gesamtwirtschaftliche Bewertung und der Vorbereitung seiner Anwendung, vor allem auch um eine angemessene Berücksichtigung von Restriktionskategorien (z. B. Verträglichkeit mit Natura 2000 Gebieten).

¹⁴³ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI-T6-NI/A39-G10-NI-T6-NI.html#h1_umwelt



Kurzstellungnahme zum Umweltbericht

Die Offenlage zur SUP muss wiederholt werden, weil sie bei den Schienenprojekten unvollständig ist und somit die Umweltauswirkungen des Gesamtplans nicht ermittelt und bewertet werden konnten.

Der Umweltgutachter weist selbst darauf hin, dass aufgrund ausstehender Projektbewertungen im Potenziellen Bedarf für die Schiene nur ein Investitionsvolumen als Platzhalter reserviert wurde. Ob es rechtlich ausreichend ist, für die Platzhalter eine „Abschätzung der Betroffenheit der relevanten Umweltkriterien für die Gesamtplanebene auf der Basis der Durchschnittswerte aus den konkret bewerteten Schienenprojekten“ vorzunehmen, ist mehr als fraglich. Solange die Projekte nicht auf vergleichbarer Ebene definiert sind, wie die übrigen Schienenprojekte, ist eine seriöse und fachlich belastbare Beurteilung der Umweltwirkungen nicht möglich. Daher können auch die Gesamtplanwirkungen (SUP-Bezug) nicht abschließend beurteilt werden. Daher ist eine zweite Offenlage des BVWP-Entwurfes zwingend erforderlich, um keine Rechtsunsicherheit zu erzeugen.

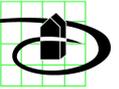
Dadurch konnte keine fachgerechte Alternativenprüfung erfolgen, die nach § 19b (2) UVPG vorgeschrieben ist (vgl. 4.5).¹⁴⁴ Die Mängel bezüglich der Schienenprojekte sind auch für die A 20 und die A 39 relevant. Bei der A 20 gilt dies für die parallel verlaufenden Bahnstrecken Bremerhaven – Buxtehude, Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck sowie die Hauptstrecke Oldenburg – Bremen – Hamburg, da diese die Hauptrelationen der Pendlerbeziehungen betreffen.

Bei der A 39 gilt dies für die Schienenstrecke Hamburg – Lüneburg – Uelzen – Gifhorn – Braunschweig sowie die ICE-Strecke Hamburg – Lüneburg – Hannover.

Durch die beiden Autobahnprojekte kann es zu erheblichen Verlagerungen regionaler und überregionaler Personenverkehre von der Schiene auf die Autobahnen kommen.

Das **Ziel die Flächeninanspruchnahme** von Siedlungs- und Verkehrsfläche bis 2020 auf 30 ha/Tag zu verringern, wurde zwar geprüft. Aber insgesamt führt der gesamte BVWP mit über 25.000 ha neuer Inanspruchnahme von Flächen zu einer

¹⁴⁴ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 2.



Fortsetzung des exzessiven Flächenverbrauches. 88 % hiervon entfallen auf die Straße.

Das **Klimaschutzziel** wird im Verkehrsbereich offenkundig verfehlt, denn die Klimaschutzziele der Bundesregierung, die die Reduzierung der Emission von Treibhausgasen gegenüber 1990 um 40 % bis 2020 und um 80-95 % bis 2050 vorsehen (Aktionsprogramm Klimaschutz 2020) (vgl. hierzu geltende Umweltziele für die SUP), sind mit dem vorgelegten BVWP-Entwurf **nicht erreichbar**.

Alternativenprüfung

Die nach der SUP vorgeschriebene Alternativenprüfung¹⁴⁵ wurde zum Teil nicht oder auf veralteten Grundlagen basierend durchgeführt. Zwar gibt es im Projektinformationssystem zu allen Projekten zumindest beim Gesamtprojekt ein Kapitel 1.4 Alternativenprüfung. Aus den Ausführungen im Projektinformationssystem zur A 20 geht aber eindeutig hervor, dass es keine belastbare Alternativenprüfung gibt (z. Bsp. Ausbau des Bahnsystems, abschnittsweiser 3-streifiger Ausbau).

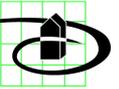
Deshalb hätte eine „richtige“ Alternativenprüfung im Rahmen des BVWP durchgeführt werden müssen. Denn es ist nicht nachvollziehbar, dass der RQ 15,5 bei Belastungen von 13.000 im Abschnitt östlich der A 29 bis B 437 sowie östlich der A 27 (Loxstedt) bis westlich Beverstedt von nur 9.000 bis 10.000 Kfz/24h¹⁴⁶ und zwischen Beverstedt bis zur B 495 (Bremervörde) von 17.000 bis 18.000 Kfz/24h ausgeschlossen wurde. Auch der Abschnitt zwischen der A 23 und der A 7 (15.000 bis 17.000 Kfz/24h) weist Belastungen unterhalb der in der RAA genannten Grenze von 18.000 Kfz/24h aus.

In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass die hohen absoluten LKW-Belastungen vor dem Hintergrund unrealistisch niedriger Annahmen zur Kostenentwicklung für LKW (vgl. Tab. 13) kritisch zu prüfen sind.

Alternativ zum RQ 15,5 hätte im Rahmen der Alternativenprüfung abschnittsweise auch ein RQ 25 oder RQ 28 nach RAA 2008 geprüft werden müssen. Dieser kann bei Belastungen bis 30.000 Kfz/24h (DTV) und begrenzter Länge (< 15km) angewendet werden.

¹⁴⁵ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 128f

¹⁴⁶ Mangelnde Lesbarkeit des Plots wegen Überlagerung mit der B 71 vor Bremerhaven.



Im Projektdossier zur A 39 wird ausgeführt, dass auf Basis Verkehrsuntersuchung Nordost – VUNO die Alternativenprüfung im ROV erfolgte und auf der Basis die Linie bestimmt wurde. Es wird deutlich, dass keine aktuelle und belastbare Alternativenprüfung vorliegt. Auch ist es absurd im Rahmen der Alternativenprüfung eine völlig veraltete Verkehrsuntersuchung ohne Jahresangabe¹⁴⁷ zu nennen, deren Ergebnisse durch die im Projektdossier ausgewiesenen Verkehrsbelastungen überholt wird.

Der wesentlich besser bewertete Ausbau der zum Teil bereits vierstreifigen B4 (NKV von 4,1) wurde verfahrensfehlerhaft verworfen, weil die Alternative A 39 als vorrangig angesehen wird. Das BMVI hat daher auf eine Dringlichkeitseinstufung verzichtet, obwohl die A 39 mit Investitionskosten von 1,08 Mrd. € verbunden ist, während der Ausbau der B4 nur 303 Mio. € kosten soll.

Es ist fachlich sehr fragwürdig hier nur auf die Ergebnisse des ROV zu verweisen, und damit die SUP-Anforderungen an eine Alternativenprüfung zu unterlaufen.

Zum Teil wird im PRINS ausgeführt, dass die im SPNV sowie ÖPNV vorgeschlagenen Alternativen nicht bewertungsrelevant seien. Weiter wird teilweise ausgeführt, dass der BVWP 2030 die Ausstattung und Nutzung des SPNV und ÖPNV prognostisch abbildet, die einzelnen Maßnahmen aber keiner Bewertung zugeführt werden. Auch dadurch ist eine Bewertung der Alternativen nicht möglich.

Die Alternativenprüfung ist das Herzstück der UVP, sodass ihr ein besonderer Stellenwert zukommt. Sie ist auf Ebene der Systemalternativen, der Standortalternativen und der Projektausgestaltung durchzuführen, was versäumt wurde. Zu beanstanden ist, dass im Umweltbericht weder die Vorauswahl der Alternativen noch die Detailprüfung der Alternativen dokumentiert wurde, was § 14g Abs. 1 und 2 fordern.

Damit gehen die SUP-Vorschriften weiter als die des UVPG in § 6 Abs. 3 Nr. 5, wo nur auf die Übersicht zu anderweitig geprüften Alternativen hingewiesen wird. § 14g Abs. 1 UVPG sieht dagegen vor, dass in die SUP eine Alternativenprüfung integriert wird, soweit vernünftige Alternativen vorliegen. Diese können folgender Natur sein:

- Konzept- oder System-Alternativen (grundsätzliche Optionen zur Realisierung bestimmter Planungsziele)

¹⁴⁷ Anmerkung: Es gibt Untersuchungen der VUNO von 1995, 2002 und 2008.



- Standortalternativen
- Verfahrensalternativen (andere technische Ausgestaltung)

Bei der Alternativenprüfung i. S. § 14 g (1) UVPG ist die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der absehbar erheblichen Umweltwirkungen für jede Alternative in vergleichbarem Maß vorzunehmen. Dies dient dem Zweck, einen möglichst objektiven und transparenten Umweltfolgenvergleich der einzelnen Alternativen vorzunehmen. Eine Nullvariante ist nicht zwingend Bestandteil der Alternativenprüfung, aber sie ist gemäß § 14g Abs. 2 Nr. 3 als Vergleichsfall für die Alternativenprüfung darzustellen.¹⁴⁸

Es ist nicht nachvollziehbar, warum das BMVI keine Alternativenprüfung des Ausbaus der Bundesstraßen B 71/B 74 (Stade – Bremerhaven) bzw. B 211 (Brake – Oldenburg) und der B 206 im Abschnitt von der A 7 / A 23 vorgenommen hat. Ein Ausbau der A 1 als Alternative zur A 20 wurde offenbar ebenfalls nicht geprüft, was § 14g Abs. 1 UVPG widerspricht. Hierzu ist auch ein Kostenvergleich notwendig, um die NKV-Verhältnisse betrachten zu können.

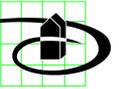
Modul C – Raumordnerische Beurteilung

Die Erreichbarkeitskriterien sind im BVWP-Entwurf 2030 zu streng gefasst: Als defizitär gelten nach den Festlegungen des Bewertungsmoduls C *„Pkw-Fahrzeiten von mehr als 30 Minuten zur nächsten Autobahnanschlussstelle, von mehr als 60 Minuten zum nächsten Flughafen, von mehr als 45 Minuten zum nächsten IC-Bahnhof, von mehr als 45 Minuten zum nächsten Oberzentrum. Sollte die Pkw-Fahrzeit zu einem nächsten Oberzentrum sogar mehr als 60 Minuten betragen, erhält dieses Defizit eine stärkere Gewichtung.“*¹⁴⁹

Diese Festlegung widerspricht der Richtlinie zur integrierten Netzgestaltung (RIN) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (vgl. Tab. 24). Das Bewertungsmodul C hat die Anforderungen zur Erreichbarkeit zentraler Orte von den Wohnstandorten für Mittelzentren auf die Oberzentren angewendet, was nicht der Richtlinienlage der FGSV entspricht.

¹⁴⁸ Vgl. Heinz-Joachim Peters - Hochschule Kehl und Stefan Balla - Bosch + Partner (2006): UVPG, Handkommentar, 3. Auflage, § 14g, Umweltbericht. S. 245-246.

¹⁴⁹ Vgl. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2014): *Entwurf* Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse Bundesverkehrswegeplanung 2015, S. 5.



Dort heißt es zur Bedeutung der Zielgrößen explizit:

„Die Zielgrößen enthalten die Zu- und Abgangszeiten und gelten für Zeiten geringer Verkehrsnachfrage. Durch die Einhaltung dieser Zielgrößen soll die flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit zentralen Einrichtungen sichergestellt werden. Die Zielgrößen für die Erreichbarkeit geben Hinweise auf mögliche raumordnerische Defizite oder auf Defizite in der Verkehrserschließung, sie stellen aber im Rahmen der Netzgestaltung gemäß dem Konzept der RIN kein eigenständiges Qualitätskriterium dar.“¹⁵⁰

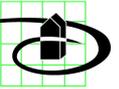
Folgende Anforderungen sind sachgerecht:

- Erreichbarkeit Internationaler Flughafen: Ein Defizit besteht erst, wenn ein internationaler Flughafen nicht innerhalb von **90 min** erreichbar ist.
- PKW-Fahrzeit zur nächsten Autobahnanschlussstelle: Ein Defizit besteht erst, wenn diese nicht innerhalb von **45 min** erreicht werden kann.
- Erreichbarkeit Oberzentrum: Die Einstufung als defizitär, wenn ein Oberzentrum nicht innerhalb von 45 min erreichbar ist, widerspricht in einer Welt in der man über das Internet jegliche Waren und Dienstleistungen bestellen kann der Realität. Die Erreichbarkeit ist erst dann als defizitär einzustufen, wenn das Oberzentrum in mehr als **60 min** nicht erreicht werden kann. Dies würde auch dem Ansatz der RIN entsprechen (vgl. Tab. 24). 60min werden im Bewertungsmodul C auch beim Schienenpersonenverkehr als Kriterium angesetzt. Da beide Verkehrsträger gleichbehandelt werden müssen, spricht dies dafür, dass erst bei mehr als 60 min für die PKW-Erreichbarkeit von Oberzentren als defizitär eingestuft wird. Die derzeit vorgesehene stärkere Gewichtung, wenn ein Oberzentrum nicht innerhalb von 60min erreicht wird, ist fachlich nicht belastbar.

Die Darstellung der An- und Verbindungsqualität zeigt Defizite für die Verbindungen Bremerhaven – Flensburg, Wolfsburg – Schwerin (2 Wertungspunkte) und Neumünster – Bremerhaven (je 1 Wertungspunkt).¹⁵¹

¹⁵⁰ Vgl. RIN 2008, Abschnitt 3.2.

¹⁵¹ Vgl. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2014): *Entwurf Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse Bundesverkehrswegeplanung 2015*, S. 47.



Diese einzelnen Verbindungen mögen zwar Defizite aufweisen, aber es muss die Frage gestellt werden, für wen diese Relationen überhaupt relevant sind. Die Pendlerbeziehungen werden nicht berücksichtigt. Dies ist aber erforderlich, um eine Aussage treffen zu können, ob diese Relationen überhaupt eine Bedeutung haben und wenn ja, wie hoch diese Bedeutung ist, d. h. welche Verkehre über diese Verbindungen abgewickelt werden können. Dazu liefert die raumordnerische Beurteilung keine Angaben. Die Verflechtungen hierzu, die der Verkehrsgutachter benutzt hat, müssen daher offengelegt werden.

Die vorgelegten raumordnerischen Bewertungen für die A 20 und A 39 sind daher fachlich nicht belastbar und zurück zu weisen. Sie entsprechen nicht der Richtlinienlage der FGSV.

Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Für beide Projekte wird festgestellt, dass die städtebauliche Beurteilung nicht bewertungsrelevant ist.

Fazit:

Die Nutzen-Kosten-Verhältnisse sind für beide Autobahnen überhöht und müssen auf Basis aktueller und belastbarer Kostenschätzungen korrigiert werden. Dies betrifft die Frage der Baukosten, die Berücksichtigung der Planungskosten, des negativen Nutzens für die Landwirtschaft und der Monetarisierung der Eingriffe in Natur und Landschaft.

Bei beiden Autobahnen kann ein NKV unter 1 nicht ausgeschlossen werden. Denn eine Sensitivitätsrechnung für die A 20 ergibt lediglich ein NKV von 1,23 und für die A 39 von 0,85.