Aktuelle Entwicklung beim BVWP 2030 und bei der Klima-Unverträglichkeit des Fernstraßenbaus

LAK Verkehr NRW - 24. 11. 2022

Werner Reh - BUND AK Verkehr

Der Fahrplan des BMDV

- Dialogprozess / „Infrastrukturdialog“
  - Laut KoaV geht es um eine: „Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans“
  - Laut BMDV: „über die zukünftige Ausgestaltung der BVWPlanung und die Schritte zu einem neuen BVWP- oder Bundesmobilitätsplan“.
  - 7.12.2022: Auftaktveranstaltung (online), 150 Personen
- **Verkehrsprognose** 2040 läuft: Trendfortschreibung + beschlossene Reg.pol. (Basisprognose) = Grundlage BPÜ → enthält: mehr Verkehr durch Straßenbau (Neuverkehr!)
- **Bedarfsplanüberprüfung** 2023. Keine NGO-Beteiligung. Praxis: Keine Überprüfung Straßenprojekte. Prognostiziertes Verkehrswachstum rechtfertigt alle BVWP-Straßen.
  Wissing: keine Überprüfung einzelner (Straßen)Projekte.
  BUND: Klimared.-ziel, Klima-SUP, Stopp klimaschädl. Projekte.
- **Bundesmobilitätsplan**: Gibt ausgearbeitetes Konzept VCD u.v.a. wie z.B. BUND plus Rechtsgutachten

Die A 49 und der Dannenröder Wald

Protestaktion der BUNDjugend am 4. Oktober.

Zwei Monate später ist die Schneise komplett gerodet.

Lebenszyklus-Emissionen und BVWP 2030

- In Projektdossiers zum BVWP 2030 wurden erstmals CO2-Lebenszyklus-Emissionen aus dem **Bau** der Infrastruktur (graue Energie) zusätzlich zum **Betrieb** der Infrastrukturen berechnet. Siehe: „Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung“ unter: www.bvwp-projekte.de)
- Berechnet wird die „**graue Energie**“ oder der CO2-Fußabdruck der eingesetzten Baumaterialien (Beton, Asphalt, Stahl …) überschlägig pro Quadratmeter Straßenfläche mit Zuschlägen für Brücken- und Tunnelflächen
- Der Umweltbericht macht Aussagen zu BVWP-Gesamtemissionen
- Alle Straßenprojekte mit Planfeststellungsbeginn ab 28.7.2017 müssen die Lebenszyklus-Emissionen umfassend berechnen. Sagt auch das Bundesverwaltungsgericht (A 14-Urteil v. 4.5.2022)

A 100 in Berlin-Neukölln

Streckenkategorie	Spezifische THG-Emissionen in kg CO_2-e/m² Straßenoberfläche und Jahr
Straße ohne Kunstbauwerke	
• Bundesautobahnen	6,2
• Bundesstraßen	4,6
Aufschlag für Brückenabschnitte	12,6
Aufschlag für Tunnelabschnitte	27,1

Spezifische THG-Lebenszyklusemissionen der Straßeninfrastruktur (Methodenhandbuch, S. 160

CO2-Emissionen des BVWP 2030, der PRINS, sind geschönt. Lebenszyklusemissionen wurden immerhin berechnet

- **Gesamtemissionen**: Umweltbericht, sind Lebenszyklus-emissionen der FStr. … ist aber nur Betrieb, ohne Bau
- Verlagerung Schiene und Schiff führt zu CO2-Minus: laut BVWP und Verkehrsprognose: gibt keine Verlagerung
- Nimmt man die Lebenszyklus-Emissionen des BVWP durch den Bau: CO2-Ausstoß mehr als doppelte Höhe
- **Pkw-**Emissionen durch **Neuverkehr**: ca. 700.000 t CO/a
- Für Betriebsemissíonen entscheidend: induzierte Ver-kehre. aber: induz. **Lkw-Verkehre** wurden auf 0 gesetzt
- Es fehlen: Emissionen der „**fest disponierten Projekte**“
- Es fehlen: **Eingriffe in THG-Senken** durch Bau (Wälder, Moore, Grünland...): „Landnutzungsänderungen“
- Falsch: „Es kommt darauf an, was auf den Straßen fährt (15 Mio. E-Autos)“. Es kommt **sehr auf den Bau** an!

Tab. 31: Beschreibung der Umweltauswirkungen der Projekte des Vordringlichen Bedarfs (VB/VB-E) je Verkehrsträger

Kriterien		Straße	Schiene*	Wasser-straße	Einheit
1. Monetarisierte Kriterien					
1.1	Geräuschbelastung innerorts				
	- Neubelastete oder stärker Belastete	108.588	725.147	-	Einw.
	- Entlastete	866.380	1.408.035	-	Einw.
1.2	Geräuschbelastung außerorts	8.938	131	-	Tsd. qm
1.3	CO_2-Emissionen	545.323	-690.781	-345.995	t/a
1.4	Emission von Luftschadstoffen	22.444	-3.334	-1.561	t/a
2. Nicht monetarisierte Kriterien					
2.1	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen	1.071,1	177,7	2.095,3	Fläche [ha]
2.2	Erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten**				
	- nicht ausgeschlossen	250	92	32	Anzahl Gebiete
	- wahrscheinlich	87	25	16	Anzahl Gebiete
2.3	Inanspruchnahme von unzerschnitte-nen Kernräumen der BfN-Lebensraumnetzwerke	880,7	211,9	144,0	Fläche [ha]

Aus: Umweltbericht zum BVWP 2030, S. 143

Umfassende Ermittlung der CO2-Emissionen auf Projektebene: „Klimaschutzbeiträge zur UVP“ im PFV. Was verlangt das BVerwG

- Kritik eben zu Lebenszyklusemissionen gilt für Projekteebene
- **BVerwG-Urteil** zur A 14 (4.5.2022): Es muss mit „vertretbarem **Aufwand**“ ermittelt werden, „welche CO2-relevanten **Auswirkungen** das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus **für die Klimaschutzziele** … ergeben“. „Fehlen konkretisierender Vorgaben führt zur Reduzierung der Anforderungen. Der Behörde darf kein unzumutbarer Aufwand, keine aufwändigen Ermittlungen, abverlangt werden. Sie darf die Augen vor erkennbaren Klimafolgen aber nicht verschließen.“
- „Die **Berücksichtigungspflicht** ist sektorübergreifend im Sinne einer Gesamtbilanz zu verstehen; auch der Sektor **Landnutzung**, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft nach § 3a KSG ist in den Blick zu nehmen, wenn Klimasenken durch das Vorhaben beeinträchtigt oder zerstört werden (Rn. 83).“

Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen

Umweltbeitrag Teil 1
(monetarisierte Umweltkriterien, übernommen aus der Nutzen-Kosten-Analyse)

		Beschreibung		Bewertung	
Nr.	Kriterium	Differenz Planfall-Bezugsfall		Nutzen [Mio. €/a]	Barwert [Mio. €]
1.1[3)]	Veränderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffenen Einwohner (innerörtlicher Anteil)	-	-	1,480	36,68
	Neubelastung oder stärker betroffen	1.813	Einw.	-	
	Entlastung	20.895	Einw.	-	
1.2	Veränderung der Geräuschbelastung außerorts (fiktive außerörtliche Lärmschutzwand)	0,0	Tsd. qm	-17,539	-434,78
1.3	Kohlendioxid-Emissionen (CO_2) (bestehend aus CO_2 aus Betrieb und CO_2-Äquivalenten aus Lebenszyklusemissionen)	90.786,067	t/a	-13,164	-326,34
1.4	Luftschadstoff-Emissionen				
	Stickoxid-Emissionen (NO_X)	66,847	t/a	-1,029	-25,52
	Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	1.305,849	t/a	-0,081	-2,00
	Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	11,078	t/a	-0,019	-0,46
	Feinstaub-Emissionen	2,863	t/a	-0,306	-7,58

Bsp. A 20 (Küstenautobahn) in www.bvwpprojekte.de

Umfassende Lebenszyklusbilanzen von Straßen sind heute nötig und gut möglich: „Klimaschutzbeiträge zur UVP“

- Projekte mit PFV Mai 2017 müssen **Klimaschutzbeiträge zur UVP** erstellen. Praxis: „copy & paste“ LCA-Emissionen der PRINS. Ungenügend, weil:
  - BVWP-Daten zu undifferenziert/undetailliert/alt, nicht nachvollziehbar
  - Neuverkehr Lkw wird ignoriert
  - Eingriffe in natürliche CO2-Senken werden bisher nicht eingerechnet.

Tabelle 7: CO_2 Verbrauch durch Straßenbau – Beispiel B 26 Bauabschnitt 1

Aufbau Straße	nach EB, S. 118	Fläche	CO2 kg/m3	CO2 in t
Asphaltdeckschicht	0,12	122.702	100	
Asphaltbinderschicht		122.702	100	1.472,43
Asphalttragschicht	0,14	122.702	100	1.717,83
Frostschutzschicht	0,49	122.702	100	6.012,42
Summe				**9.202,68**
Weitere Komponenten auf Basis von pauschalen Ansätzen des Netto-CO2-Betrags	**Anteil am Netto Beitrag in % nach Schwipps**	**gewählter Ansatz**		**CO2 in t**
Rodungen, Beseitigung Findlinge und andere Hindernisse, Baustelleneinrichtung und Baustraßen, Arbeitsgeräte An-/Abfahrt, Energie und Wasserhaltung	15,00%	15,00%		1.380,40
Brücken	24,00%	6,00%		552,16
Anschlussstellen	30,00%	0, da in Flächenberechnung berücksichtigt		
Regen-Kanäle und Versickerungsbecken	15,00%	7,50%		690,20
Leitungsbau (außer R-Kanäle) und Wildzäune	15,00%	7,50%		690,20
Lärmschutzwände	15,00%			0,00
Betriebseinrichtungen/ Dienstgebäude	5,00%	5,00%		460,13
Kommunikationsleitungen, Stromversorgungen und Verkehrsleitsysteme	8,00%	8,00%		736,21
Summe				4.509,31
Summe Bau insgesamt				**13.711,99**
Weiter wird berücksichtigt, dass es durch den Verlust einer Bodenschicht von einem Meter zu folgendem Verlust an CO2-Bindung kommt				
CO2-Bindung	**in t/ha**			**CO2 in t**
Acker bis 1m u OK	96			1.207,61
Wald ober- und unterirdisch (4,3 ha)	385			1.678,60[10]
Summe Wald und Ackerboden				**2.886,10**
Summe insgesamt				**16.598,20**

Quelle: Schwipps, Axel (2021): Überschlägige Abschätzung der CO_2-Emissionen beim Bau des neuen Teilstücks der Autobahn A 445 in NRW, S. 5 und 6

- **Kontrollrechnung Axel Schwipps →** Rodungen, Bodeneingriffe etc. sind kalkulierbar (Landnutzungsänderungen). Siehe www.oekobaudat.de.
  → Deutlich höhere Werte als in BVWP,, nur für den Bau als für Bau & Betrieb
- Gleiches Ergebnis: Kontrollrechnung RegioConsultzu B 26n (Würzburg)
- Fazit: Relativ umfassende CO2-Ermittlung ist mit vertretbarem Aufwand möglich

← Kurzstudie RegioConsult 2022 (noch nicht veröffentlicht)

B1 =7700*28*0,67*100

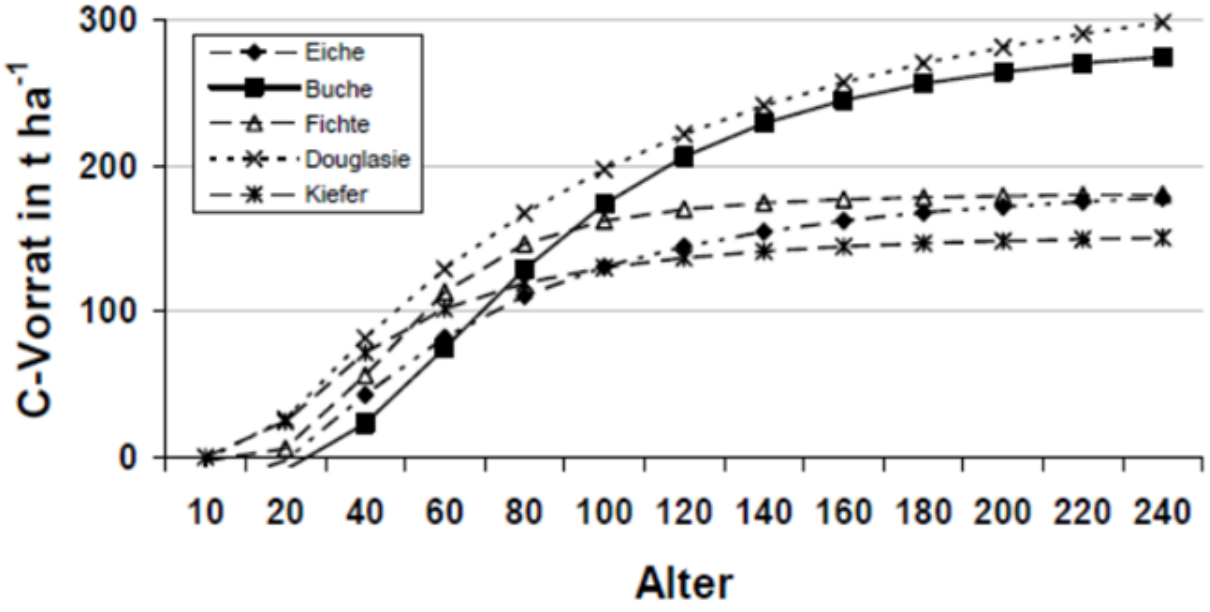
	A	B	C
1	Asphalt	14.445.200	kg CO_2
2	hydraul. Tragschicht	9.702.000	- " -
3	Erdvolumen unter Straße	64.680.000	- " -
4	Erdvolumen seitlich	13.860.000	- " -
5	**Zw-Summe ("Bau netto"):**	**102.687.200**	**kg CO_2**
6			
7	Rodungen, Findlinge u. Hindernisse, Baustellen-einrichtung und Bau-straßen, Arbeitsgeräte, An-/Abfahrt, Energie, Wasserhaltung	15.403.080	kg CO_2
8	16 Brücken, 3 Brückenver-breiterungen, 2 Durchlässe	24.644.928	- " -
9	Anschlussstellen	30.806.160	- " -
10	Regenkanäle	15.403.080	- " -
11	Leitungsbau,Wildzäune	15.403.080	- " -
12	Lärmschutzwände	15.403.080	- " -
13	Dienstgebäude	5.134.360	- " -
14	Kommunikationsleitungen, Stromversorgungen und Verkehrsleitsysteme	8.214.976	- " -
15	**SUMME**	**233.099.944**	**kg CO_2**

A. Schwipps: Überschlägige Abschätzung der CO2-Emissionen beim Bau des neuen Teilstücks der Autobahn A 445 in NRW, S. 5

Eingriffe in Treibhausgas-Senken sind nicht kompensierbar

- **Regenerationszeiträume** für Kohlenstoff-bindung dauern z.B. bei Wäldern nach Rodung 50 bis 150 Jahre (1-2 t/a pro ha)
- Z.B. Buchenwälder mit 140 t C pro ha
- Moore: ca. 500 t Kohlenstoff/ha im ober-sten Meter, mehrere 1.000 t/ha insges.
- **Bio-Kompensationsbewertg.** ungeeignet
- BVerwG: **1:1-Kompensation okay**, weil „es zurzeit keine wissenschaftlichen oder rechtlichen Vorgaben, Leitfäden oder sonstige Handreichungen“ für sachge-rechte Klimakompensation gibt.
- BUND: THG-erhöhende Projekte stoppen

Verlauf der Kohlenstoffbindung von 5 Hauptbaumarten



Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern: Arbeitshilfe zur Erstellung eines Fachbeitrags Klimaschutz für Straßenbauvorhaben in Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin 2022 („Arbeitshilfe MV“), S. 28. Siehe: FB-Klimaschutz - Ad-hoc Arbeitshilfe M-V (strassen-mv.de)

Was macht der BUND?

Projekt „Ökologisierung Fernstraßenplanung im BVWP“

- Gutachten Franziska Hess: Stärkung Natur- und Klimaschutz durch Planungsbeschleunigung
- Prof. Dr. Werner Rothengatter: Reform der Bewertungsverfahren für einen künftigen BVWP und die Bedarfsplanüberprüfung (Gutachten)
- Prof. Dr. Klaus J. Beckmann: Reform der Raumordnungs- und Städtebaubewertung (Gutachten)
- Dr. Jan Werner, kcw: Die Transformation des BVWP zur Bundesmobilitätsplanung (Gutachten)
- Karlsruhe Institut für Technologie (KIT), Prof. Dr. Kay Mitusch, Dr. Eckhard Szimba: Umsetzungsstrategie
- 2023: Öff.arbeit, Politikdialoge, zentrale Konferenz

Presse Termine Publikationen Newsletter Shop English Kontakt Login

BUND FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Jetzt spenden | Mitglied werden

Mitmachen | BUND-Tipps | Über uns | Spenden und unterstützen | Themen

Startseite » Mensch & Umwelt » Mobilität » Fernstraßen: Neubau stoppen » Die Bundesverkehrswegeplanung

Chancen für Klima- und Naturschutz in der Bundesverkehrswegeplanung

Die Bundesverkehrswegeplanung basiert heute noch auf Planungsmethoden, die seit fünfzig Jahren nicht grundlegend verändert wurden. Sie sorgt für ungebremsten Straßenbau, verfehlt dabei alle selbstgesetzten Umweltziele und lässt bestehende Straßen verfallen. Ein Umsteuern ist dringend erforderlich.

Wälder werden für neue Schnellstraßen gerodet. (OtoZeplatel/pixabay)

Der Bundesverkehrswegeplan ist das wichtigste Instrument zur Planung von Bundesfernstraßen, Schienenwegen und Wasserstraßen. Er wird in der Regel alle 10 bis 15 Jahre erneuert. Der aktuelle BVWP 2030 wurde 2016 verabschiedet. Angesichts akuter gesellschaftlicher Herausforderungen war die Planung schon damals nicht mehr zeitgemäß. Im Hinblick auf den Koalitionsvertrag und auf gesetzliche Verpflichtungen bieten sich in dieser Legislaturperiode drei große politische Chancen für einen grundlegenden und zukunftsgerechten Wandel.

Offenen Dialog für neuen Infrastrukturkonsens rasch starten: Klare Ziele für eine klima- und naturschutzkonforme "Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplanung"

Der Koalitionsvertrag der Ampelkoalition kündigt einen "neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen" an. Parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung soll ein "Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden" stattfinden "mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans."

Da die Arbeiten zur Bedarfsplanüberprüfung bereits laufen (Stand: Mai 2022), muss der Dialogprozess rasch gestartet werden. Jedoch sind bisher noch keine Gestaltungsvorschläge aus dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) bekannt.

Der Dialogprozess muss, um Prioritäten festlegen zu können auch strategische Ziele diskutieren, die dann die Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung und damit die Umsetzung des geltenden BVWP 2030 legen. Der bestehende Bundesverkehrswegeplan sollte wegen seiner grundlegenden Mängel so schnell wie möglich beendet und die Aufstellung eines "neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040" angegangen werden. Denn mit der Klarheit hinsichtlich Mobilitäts-, Klimaschutz-, Naturschutz- sowie weiteren Zielen und deren Priorisierung steht und fällt gute Planung. Um den Infrastrukturkonsens zu schaffen, muss ein transparentes, professionell moderiertes und von unabhängigen Expert*innen begleitetes Verfahren zur Beteiligung zivilgesellschaftlicher Akteure durchgeführt werden. Es gibt gute Beispiele in Deutschland und anderen Ländern, wie dialogische und produktive Beteiligungen organisiert werden können.

Überprüfung des Fernstraßen-Bedarfsplans an Klima- und Naturschutz ausrichten

Petition: Keine neuen Autobahnen

JETZT MITMACHEN

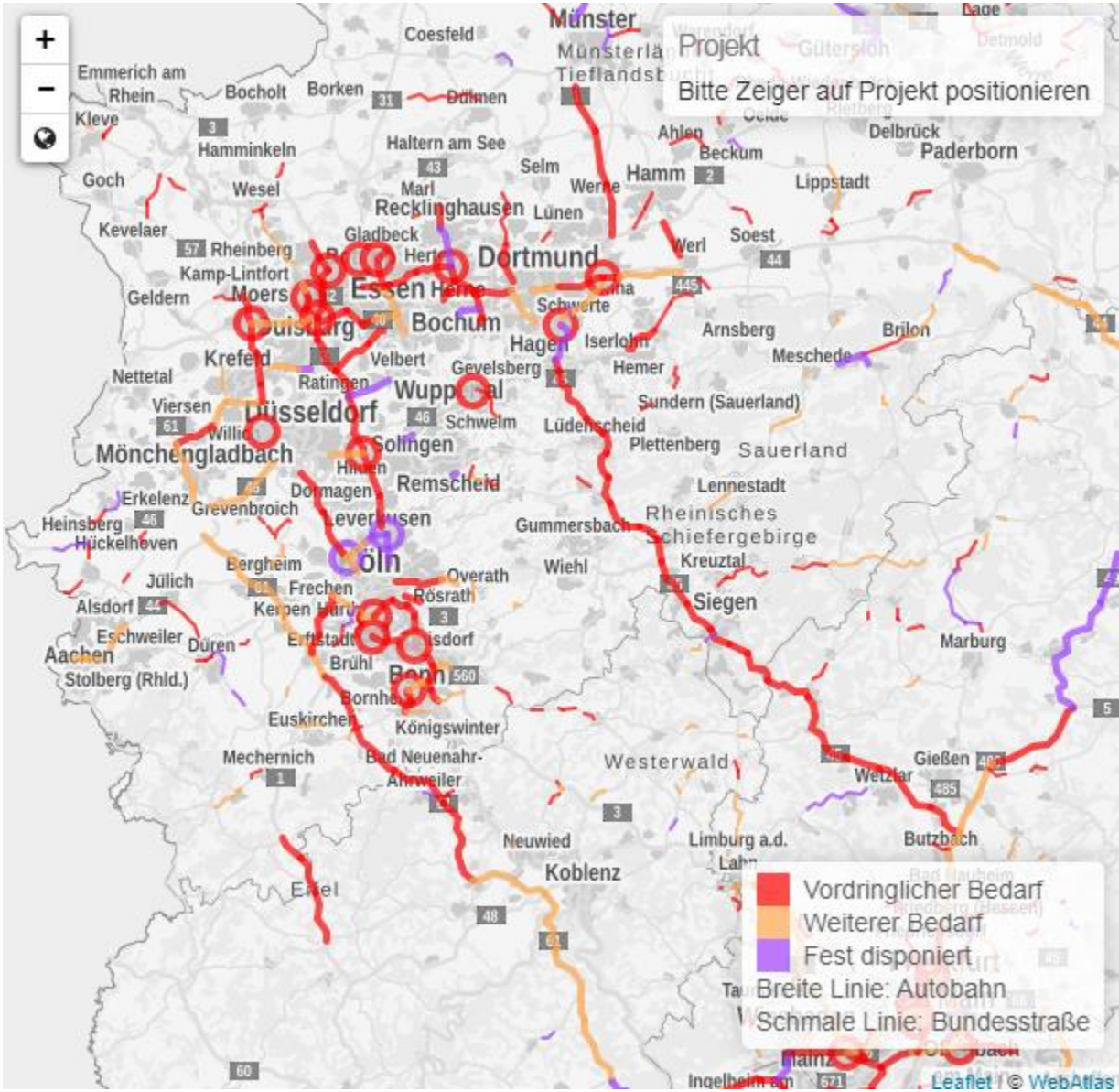
Ihr Ansprechpartner

Jens Hilgenberg
BUND-Verkehrsexperte

E-Mail schreiben

Neue BUND-Aktivitäten

- Kurzinfo „Klimaverträglichkeit und Lebenszyklusanalysen von Fernstraßen“
- „Wer Straßen sät, …“: Kurzinfo „induzierte Verkehre bzw. Neuverkehre durch Straßenbau“
- Stellungn. Verkehrsprognose 2040 („finale Prämissen)“
- BUND hat die **PRINS**-FStr.-**Daten** auswerten lassen, damit Landes- und Regionalverbände sie für die Bedarfsplanüberprüfung nutzen können:
  - Km Aus- und Neubau, Kosten auf Landesebene
  - CO2-Emissionen im Betrieb und Lebenszyklus (es fehlen aber die „fest disponierten“ Projekte, die Lkw-Neuverkehre, die Landnutzungsänderungen)
  - Beeinträchtigung Biotope (Natura 2000-Gebiete etc.)
  - zusätzlicher Flächenverbrauch
  - …



Vielen Dank für
Eure Aufmerksamkeit

Mehr infos: www.bund.net/mobilitaet

E-Mail: w.reh@bund.net