

122 Hefte mit 4392 Seiten in  
**30 Jahren**

Wir machen  
weiter!



Die geplante Ausbeutung von Meeresbodenschätzen birgt globale Risiken

**Nein zum Tiefseebergbau (nicht nur) im Südpazifik** Seite 17

Unsere Themen  
Unsere Themen

Wattenmeer-Nationalpark: Großer Anspruch, viele Löcher Seite 7

Pottwalstrandungen: ...dann brach womöglich Panik aus Seite 12

Schiffstreibstoffe: LNG – „hip“ oder „Hype“? Seite 29

Küstenautobahn A 20: Schlecht getrickst, schnell durchschaut Seite 33

BSH-Symposium • OTB Bremerhaven • 50 Jahre Container-Ära • Bauern und Freihandel



Küstenautobahn A 20: Schlecht getrickst ist schnell durchschaut

# Von Gerichtsurteilen und fragwürdigen Einstufungen

VON KIRSTEN ERWENTRAUT  
UND SUSANNE GRUBE

Das Bundesverwaltungsgericht hat den Planfeststellungsbeschluss zum Elbtunnel in Schleswig-Holstein für rechtswidrig erklärt, zugleich aber seinen Bedarf nicht angezweifelt. Anders die zugehörige Küstenautobahn: Strenge Kriterien und hehre Ziele hatte das Bundesverkehrsministerium für den Bundesverkehrswegeplan angekündigt – nimmt man das wörtlich, wird die A 20 beidem nicht gerecht. Dennoch steht sie im Planentwurf unter „Vordringlichem Bedarf“.

Die Küstenautobahn A 20 soll durch einen neuen Elbtunnel von Schleswig-Holstein nach Niedersachsen führen. Bislang war das Bauvorhaben entsprechend der Ländergrenze in der Elbmitte in zwei Abschnitte eingeteilt, die sowohl bei der niedersächsischen als auch bei der schleswig-holsteinischen Planungsbehörde als eigenständige Planabschnitte geführt wurden. Im Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) steht nun auf einmal der komplette Elbtunnel samt einem rund 15 Kilometer langen Abschnitt auf der schleswig-holsteinischen Seite – bis zur A 23 bei Hohenfelde – auf der Liste der niedersächsischen Bauprojekte (1). Möglicherweise soll diese denkwürdige Einteilung, ein Verwirrspiel über Ländergrenzen hinweg, dazu dienen, einem überflüssigen Bauprojekt durch einen planerischen Trick mehr Gewicht zu verleihen. Aber den Niedersachsen sollte klar sein, dass sie so mit ihnen zustehenden Bundesmitteln schleswig-holsteinische Autobahnteilstücke finanzieren müssten.

Noch verworrener wird die Situation, wenn man den bisherigen Sachstand der Elbtunnel-Planung betrachtet: Sowohl der schleswig-holsteinische als auch der niedersächsische Abschnitt des Projekts stehen schon im derzeit noch geltenden BVWP aus dem Jahre 2003 im so genannten „Vordringlichen Bedarf“. Für beide Tunnelabschnitte sind getrennte Planfeststellungsbeschlüsse ergangen, die beide von Umweltverbänden, Gemeinden, Unternehmen, Landbesitzern und Privatpersonen beklagt worden sind. Eine Entscheidung des zuständigen Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) in Leipzig über die Klagen gegen den niedersächsischen Teil steht noch aus; die Verhandlung wird für Ende Oktober 2016 erwartet.

Zum schleswig-holsteinischen Tunnelabschnitt hingegen hat das BVerwG Ende April

ein Urteil verkündet. Der Planfeststellungsbeschluss wurde für „rechtswidrig und nicht vollziehbar“ erklärt. Aufgrund einer neuen EU-Rechtsprechung hatte der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV) als zuständige Planungsbehörde einen Bericht über die Auswirkungen, die der Tunnelbau auf die Qualität des Grund- und Oberflächenwassers haben wird, nachliefern müssen. Diesen Bericht hatte der LBV dann den Klägern vorgelegt. Das Gericht entschied nun, dies reiche nicht aus, der Bericht müsse auch öffentlich diskutiert werden können. Dies hat der LBV nun nachzuholen.

Die anderen Klagepunkte der insgesamt sieben Kläger indes sind vom Gericht abgewiesen worden. Zum Teil konnte das nur geschehen, weil die Beklagten – also der LBV beziehungsweise das Land Schleswig-Holstein – den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss während der mündlichen Gerichtsverhandlung änderten. Diese Vorgehensweise scheint zwar üblich zu sein, ist aber deswegen nicht automatisch zulässig: Nach Auffassung des Rechtsanwaltes Wilhelm Mecklenburg, der einige Kläger vor dem BVerwG vertreten hat, ist die Entscheidung des Gerichts – auch aus anderen Gründen – „rechtlich teilweise fragwürdig“ (2).

Ein Beispiel zur Illustration: Der Kreis Steinburg und die Gemeinde Kollmar hatten gegen die Festlegung des LBV geklagt, die Freiwillige Feuerwehr Kollmar solle für den Brandschutz im Tunnel zuständig sein. Eine unlösbare Aufgabe für die 36 freiwilligen Feuerwehrleute einer kleinen Gemeinde mit 1700 Einwohnern! Während des Gerichtsverfahrens hat das Land Schleswig-Holstein sich dazu bereit erklärt, eine Berufsfeuerwehr einzurichten. Die Frage nach deren Finanzierung allerdings ist bis dato ungeklärt...

Noch bemerkenswerter ist es, dass das Gericht schlicht keine Zweifel am Bedarf und an der Finanzierung des schleswig-holsteinischen Tunnelabschnitts zugelassen hat. In der Pressemitteilung des BVerwG zur Urteilsverkündung heißt es: „Die gesetzliche Bedarfsfeststellung für das im geltenden Fernstraßenbedarfsplan als vordringlicher Bedarf ausgewiesene Tunnelprojekt ist für das Gericht verbindlich. Auch unter dem Gesichtspunkt der Finanzierbarkeit sind unüberwindliche Schranken nicht

*Die Elbfähre Wischhafen-Glückstadt mit mehr als 70 Arbeitsplätzen müsste den Betrieb einstellen, wenn der Elbtunnel gebaut würde.*

FOTO: BURKHARD ILSCHNER





*Verheerender Flächenverbrauch: Laut Umweltbundesamt würden nach den jetzigen Plänen des BMVI täglich 2,9 Hektar Landschaft zerstört werden.*

FOTO: ANIKA BÖRRIES

erkennbar geworden. Für den Fall, dass eine Privatfinanzierung scheitern sollte, hat der Bund erklärt, dass eine Finanzierung aus Haushaltsmitteln erfolgt“ (3). Im Klartext bedeutet dies, dass die Frage nach dem Bedarf eines Infrastrukturprojekts – also die Frage nach Sinn oder Unsinn – vor Gericht offenbar nicht mehr gestellt werden darf, sobald es in einen gültigen BVWP aufgenommen wurde.

Der neue BVWP 2030 soll im Herbst dieses Jahres vom Bundestag beschlossen werden, bislang liegt er nur als Entwurf vor; das BMVI hat diesen im März 2016 veröffentlicht (4). Die Öffentlichkeit bekam lediglich sechs Wochen Zeit, um sich in die hoch komplexe Materie der Verkehrswegeplanung einzulesen und Stellungnahmen zu erarbeiten. Die Kürze dieser Frist ist vielfach kritisiert worden. Unter anderem forderte das Umweltbundesamt, die Frist um vier Wochen zu verlängern. Doch das BMVI ignorierte die Kritik und beendete die Öffentlichkeitsbeteiligung am 2. Mai. Nun sollen die Stellungnahmen in den BVWP-Entwurf eingearbeitet werden, bevor der BVWP in den Bundestag geht.

Im Entwurf des BVWP 2030 steht die A 20 nicht mehr wie zuvor im „Weiteren Bedarf“, sondern sie ist in den „Vordringlichen Bedarf“ hochgestuft worden. Langjährige Befürworter der Küstenautobahn haben dies natürlich euphorisch begrüßt. Einer von ihnen, CDU-Politiker in Niedersachsens Nordosten (Landkreis Cuxhaven), heißt übrigens Enak Ferlemann – und ist derzeit als Parlamentarischer Staatssekretär im BMVI unter anderem zuständig für den BVWP-2030-Entwurf. Honi soit qui mal y pense...

Die Befürworter werden nicht müde zu betonen, dass der Bau dieser Autobahn damit beschlossene Sache sei. Überdies gehen sie davon aus, dass auch die Finanzierung des Projektes mit dieser Höherstufung gesichert sei. Doch es gibt gute Gründe, die die voreilige Euphorie der Autobahnfreunde erheblich dämpfen:

- Zum einen ist die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ im neuen BVWP-Entwurf nur die Mittelklasse der Bauprojekte. Über dieser Bedarfskategorie stehen noch der so genannte „Vordringliche Bedarf – Engpassbeseitigung“ sowie die Klasse der Projekte, mit deren Realisierung bereits begonnen worden ist oder die fest disponiert sind.
- Zum anderen ist der BVWP kein Finanzierungsplan, sondern lediglich eine Liste von Projekten. Diese müssen dann erst noch in den Investitionsrahmenplan und danach in den Haushalt des Bundes aufgenommen werden. Die A-20 hat also noch manch hohe Hürde zu nehmen, bevor ihr Bau in Angriff genommen werden könnte.

Vor allem aber liegt der BVWP 2030 bislang eben noch nicht in seiner endgültigen Fassung vor, sondern lediglich als Entwurf aus dem Hause des Bundesverkehrsministers Alexander Dobrindt (CSU) – und er hat bereits herbe Kritik einstecken müssen:

- So stellte der Bundesrechnungshof (BRH) fest, dass die Plausibilität der von den Ländern beim BMVI eingereichten Nutzen-Kosten-Berechnungen insbesondere bei den Straßenbauprojekten nicht in ausreichendem Maße überprüft worden sei. Das vom BMVI mit der

Überprüfung dieser Berechnungen beauftragte Büro habe „schlampig und intransparent“ sowie auf der Grundlage einer viel zu kleinen Datenbasis gearbeitet, berichtete die ARD-„tagesschau“ (5). Der Bundesrechnungshof fordere, insbesondere die Planungen für den Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen noch einmal komplett auf den Prüfstand zu stellen – und hege offenbar den Verdacht, „dass einige Projekte schöngerechnet wurden.“ Außerdem werfe der BRH dem BMVI vor, „willkürlich mitten im Verfahren neue Grenzwerte festgelegt (zu haben), damit nicht zu viele Straßenbauprojekte aus dem Plan herausfallen“, meldete die „tagesschau“ unter Berufung auf den bisher unveröffentlichten BRH-Bericht.

- Das Umweltbundesamt (UBA) hat ebenfalls heftige Kritik am BVWP-Entwurf geäußert: Es konstatiert, dass dieser Entwurf „bei der Umweltprüfung faktisch ‚durchgefallen‘ ist“, denn er verfehle elf von zwölf Umweltzielen, die er in seinem eigenen Umweltbericht festgeschrieben hatte. Da der BVWP-Entwurf den Schwerpunkt wieder einmal auf die Straße und nicht auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße lege, stehe er im Widerspruch zu sämtlichen Klimaschutzzielen der Bundesregierung: Lärmemissionen seien unterbewertet worden, die Zunahme von Luftschadstoffen werde in Kauf genommen, die CO<sub>2</sub>-Bilanz sei schlecht, der Flächenverbrauch liege um rund 50 Prozent höher als erlaubt ...

Das UBA hält insbesondere den verheerenden Flächenverbrauch für intolerabel. Statt der zulässigen 1,9 Hektar pro Tag würde die Verkehrswegeplanung in ihrer jetzigen Form rund 2,9 Hektar täglich verschlingen. Um eine Umweltmisere zu verhindern und das gesteckte Flächenziel einzuhalten, hat das UBA eine Streichliste vorgelegt: Es empfiehlt, auf 42 Projekte vollständig zu verzichten (6) – unter anderem auch auf die A 20. Das ist gut so, denn anhand dieses Vorhabens lässt sich beispielhaft die Fragwürdigkeit des BVWP-Entwurfs demonstrieren. Der Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 20 hat eine umfangreiche Stellungnahme zum BVWP-Entwurf vorgelegt, in der die neuralgischen Punkte aufgezeigt werden (7).

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP-Entwurf hat das BMVI Basisinformationen zu den einzelnen Verkehrsvorhaben in einem so genannten Projektinformationssystem (PRINS) online veröffentlicht. Das Dossier zur A 20 enthält einige Zahlen, die die Einstufung der Küstenautobahn in den „Vordringlichen Bedarf“ von vornherein disqualifizieren (8):

Laut BMVI werden auf der A 20 nur rund 19.000 Fahrzeuge am Tag unterwegs sein. Diese lächerlich geringe Verkehrsmenge ist keine ernstzunehmende Begründung für eine Autobahn, denn sie kann ebenso von gut ausgebauten Bundesstraßen bewältigt werden. Zugleich ist die A 20 das umweltschädlichste Projekt des gesamten BVWP-Entwurfs: Das BMVI selbst beziffert den volkswirtschaftlichen Schaden, den die A 20 durch Schadstoff- und Lärmemissionen in der Umwelt verursachen wird, auf satte 760 Millionen Euro. Überdies hat die A 20 mit nur 1,6 das niedrigste Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) und damit den geringsten gesamtwirtschaftlichen Nutzen aller niedersächsischen Projekte, die in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft worden sind (9).

Da eine bedarfsgerechte Verteilung der Finanzmittel, die Schonung von Natur und Umwelt, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße sowie die Verminderung der Schadstoffemissionen zu den erklärten Zielsetzungen der Bundesverkehrswegeplanung zählen, dürfte ein Projekt wie die A 20 den Sprung in den

„Vordringlichen Bedarf“ (VB) des BVWP eigentlich nicht schaffen – wenn alles mit rechten Dingen zugeht.

Im Falle der A 20 und einiger anderer Projekte – zum Beispiel der A 39 – hat das BMVI sich aber offensichtlich einige Tricks einfallen lassen, um diese Trassen dennoch in eine Bedarfsklasse zu bugsieren, die ihnen nach den eigenen Vorgaben des BMVI nicht zusteht: Die Zauberworte lauten „Raumwirksamkeit“ und „Hinterlandanbindung“.

– Die Untersuchung der Raumwirksamkeit widmet sich der Frage, inwiefern ein Projekt sich auf die vielfältigen Verbindungen eines Ortes mit anderen Orten auswirkt. Die Raumwirksamkeitsanalyse gehört zu den vier wichtigsten Prüfverfahren der Bundesverkehrswegeplanung. Im Entwurf des BVWP heißt es dazu: „Es gibt [...] Straßenprojekte, die zwar ein vergleichsweise geringeres NKV aufweisen, aufgrund der hohen raumordnerischen Bedeutung aber in den VB eingeordnet wurden“ (10). Bei der gesamten niedersächsischen A 20 hat die Analyse zu dem Resultat geführt, dass diese Autobahn lediglich eine mittlere

Raumwirksamkeit aufweist. Die beiden schleswig-holsteinischen Teilstücke der A 20 haben sogar nur eine geringe Raumwirksamkeit. So steht es in den Projektdossiers. Doch siehe da: Im BVWP-Entwurf selbst wird der A 20 plötzlich eine hohe Raumwirksamkeit zugesprochen. Diese ist, man kann es nicht anders bezeichnen, frei erfunden. Wenn das BMVI seine eigenen Untersuchungsergebnisse ernst nehmen würde, wäre die Raumwirksamkeit als Begründung für die Einstufung in den „Vordringlichen Bedarf“ hinfällig.

– So bleibt nur noch die viel beschworene Hinterlandanbindung der Seehäfen als Rechtfertigung für den Verbleib der A 20 im „Vordringlichen Bedarf“. Ein Infrastrukturprojekt hat dann einen Nutzen für die Hinterlandanbindung, wenn es die Verbindung der Seehäfen mit dem Binnenland verbessert und so einen Beitrag zur reibungsloseren Abwicklung des Gütertransports leistet. Doch auch diese Begründung ist auf einem schwankenden Fundament erbaut: Die A 20 verläuft in West-Ost-Richtung, sie liegt in der Nähe der Küsten und sie ist eine Parallelstrecke

## Rezension: Politische Ökologie 145 – „Meeresschutz“

### Qualifiziert, aber fragmentarisch

oekom e. V. – Verein für ökologische Kommunikation (Hrsg.): „Meeresschutz – Von der Rettung des blauen Planeten“; München, 2016; oekom Verlag; „politische ökologie“ (ISSN 0933 5722) Jg. 34, Heft 145, Mai 2016; Preis 17,95 Euro.

Die Zeitschrift „politische ökologie“ ist eine unter so genannten Umweltbewegten mindestens bekannte und meist angesehene Zeitschrift. Zum zweiten Male in seiner Geschichte – wenn die Erinnerung nicht täuscht... – hat das Münchener Periodikum aktuell eine Schwerpunkt-Ausgabe zum Meeresumweltschutz vorgelegt. 14 Sachbeiträge, dazu ein mehr oder weniger informativer Kurzmeldungs-Mix und ein paar Lesetipps; das Ganze in gewohnt lockerer, leicht lesbarer, aber spärlich illustrierter Typographie auf etwas mehr als hundert handlichen Seiten: Heft 145 ist, wie viele Ausgaben dieser Zeitschrift, prima geeignet für einen fundierten Einstieg in das jeweilige Thema, wenn gleich versiertere Leserinnen und Leser nur wenig Neues entdecken dürften.

Nun also Meeresschutz. Das beste aller knappen Statements findet sich ziemlich zu Anfang, es stammt von der US-Zoologin Rachel Carson (1907-1964), es ist bekannt und kann doch nicht oft genug wiederholt werden: „Es ist grotesk, dass das Meer, aus dem alles Leben erwuchs, nun von den Aktivitäten einer aus ihm entstandenen Lebensform bedroht wird.“ Folgerichtig stellen die einzelnen Beiträge sowohl „das Meer“ an sich vor als auch die vielen anthropogenen Einflüsse, denen es ausgesetzt ist: Klimawandel, Überfischung, Vermüllung, Lärm, Schifffahrt, Emissionen – die Beschreibungen sind qualifiziert, ihre Auswahl aber nur fragmentarisch. Und der bekannte, ja, teilweise längst berüchtigte Ansatz der so genannten Nachhaltigkeit wird hier leider nur teilweise kritisch beäugt. Das gilt auch für weitere Aufsätze,



die sich mit etlichen Versuchen auseinandersetzen, den Umgang des Menschen mit dem Meer irgendwie zu regeln. Die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL) der Europäischen Union wird ebenso betrachtet wie die Vorschläge des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung „Globale Umweltveränderungen“ (WBGU) zur „ocean governance“ und zur Reform von UNCLOS.

Die Autorinnen und Autoren sind, zumindest für Eingeweihte, fast alle bekannt, der BUND ist ebenso „dabei“ wie der NABU, wie Deepwave oder Greenpeace; aber auch GEOMARs Klimapapst Mojib Latif oder das Umweltbundesamt dürfen nicht fehlen. Makabres und überflüssiges I-Tüpfel-

chen allerdings ist ein Interview mit Maria Damanaki, nur weil die nach ihrer Demission als EU-Kommissarin Repräsentantin von „The Nature Conservancy“ (tnc) geworden ist – einer äußerst dubiosen US-Organisation mit „supporters“ wie PepsiCola, Microsoft und Hewlett-Packard.

Was in dem Schwerpunktheft übrigens völlig fehlt, sind die Blicke sowohl auf Flüsse und ihre anthropogenen Einträge in die Meere als auch auf die massiven Veränderungen, die der Mensch den Küsten antut – Landgewinnung, Hafenbau, Mangrovenvernichtung, um nur einige zu nennen. Und dass Meerespolitik und Meeresschutz auch vielfältige soziale Aspekte haben, das ahnt man bestenfalls bei der Lektüre – obwohl gerade das (die Zeitschrift beweist es sonst ja auch) das Politische an der Ökologie wäre... P. J.



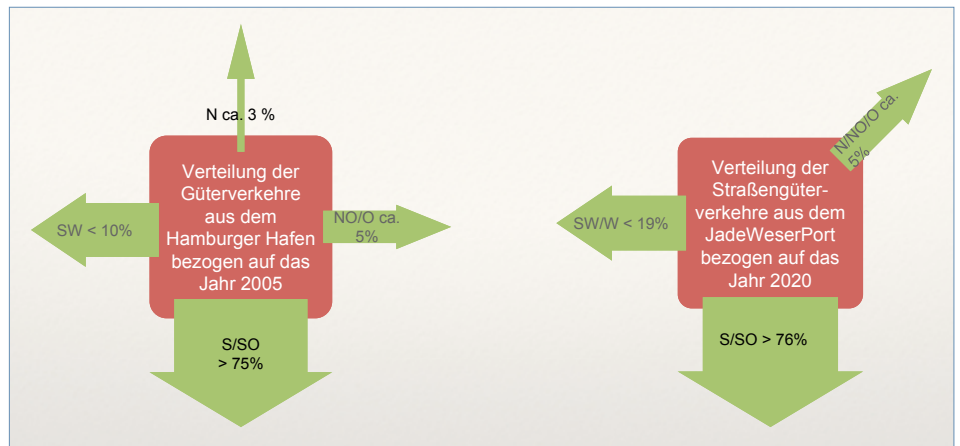
zur A 1. Mehr braucht man eigentlich nicht zu sagen (11)...

Der Hauptstrom der Güter aus den deutschen Seehäfen, die naturgemäß an den Küsten von Nord- und Ostsee liegen, fließt nach Süden und Südosten: Rund 75 Prozent der Güter werden aus den Häfen in diese Richtung transportiert bzw. aus dieser Richtung in den Häfen angeliefert. Der Verlauf der A 20 ist diesem Hauptgüterstrom diametral entgegengesetzt. Die verbleibenden Güter, welche von Westen nach Osten (oder in umgekehrter Richtung) verbracht werden müssen, können am kostengünstigsten mit dem Schiff transportiert werden: Der Wasserweg war, ist und bleibt die natürlichste und rentabelste Verkehrsanbindung der Häfen. Nicht umsonst sind die deutschen Seehäfen über das EU-geförderte Konzept des „short sea shipping“ im Rahmen der transeuropäischen Netze (TEN) mit Häfen in Skandinavien und im weiteren Ostseebereich (Baltikum, Polen, Russland), in der westlichen Nordsee (Großbritannien, Niederlande, Belgien, Nordfrankreich) sowie bis ins Mittelmeer vernetzt.

Zudem ist die straßenseitige Anbindung des maßgeblichen Hinterlandes im Süden und Südosten über die vorhandenen Autobahnen A 1, A 29, A 27 und A 7 bereits gewährleistet. Faktisch gibt es jetzt und in Zukunft auch bei steigendem Güterverkehrsaufkommen im Hinblick auf den Verkehrsträger Straße keine Schwierigkeiten mit der Hinterlandanbindung der Seehäfen, die eine zusätzliche Autobahn rechtfertigen würden.

**Probleme** bestehen indes bei den Schienenknoten in der Nähe bedeutender Hafenstädte wie Bremen und Hamburg. Bezeichnenderweise hat der BVWP-Entwurf mehrere Schienenprojekte, die für den reibungslosen Abtransport der Güter aus den Seehäfen dringlich sind, in die flugs kreierte Kategorie des „Potentiellen Bedarfs“ abgeschoben. Das UBA hält diese Kategorie zu Recht für „äußerst fragwürdig“, denn Projekte dieser Kategorie sind im Zuge der Aufstellung des BVWP-Entwurfs nicht vollumfänglich geprüft und bewertet worden: „Der BVWP 2030 ist an dieser Stelle praktisch nicht fertig geworden.“ Die Öffentlichkeit hatte keine Chance, sich mit diesen Projekten auseinanderzusetzen (6). Eine solche Vorgehensweise verstößt nicht nur gegen das Gebot der Transparenz, sondern sie konterkariert die Zielsetzungen der Bundesverkehrswegeplanung, deren Aufgabe es ist, die drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße sinnvoll miteinander zu vernetzen.

Am Beispiel der A 20 wird deutlich, dass dem BMVI mit dem BVWP-Entwurf keineswegs der große Durchbruch in Richtung einer zukunftsweisenden Planung gelungen ist, die



*Falsche Richtung: Der Hauptstrom der Güter aus den Häfen fließt nach Süden und Südosten. Die A 20 aber verläuft von West nach Ost.*

GRAFIK: STEPHAN SELLE

die Vorteile aller Verkehrsträger auf sinnvolle Weise miteinander kombiniert. Dieser Entwurf ignoriert den Klimaschutz und gibt sich keinerlei Mühe, den Verkehr von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene oder die Wasserstraße zu verlagern. Der BVWP-Entwurf missachtet seine eigenen Zielsetzungen und bedarf einer grundlegenden Überarbeitung.

Es gibt nur wenige Projekte im BVWP-Entwurf, die die Ziele einer verantwortungsvollen Verkehrswegeplanung auf so eklatante Weise verfehlen wie die A 20. Ein Bedarf für diese Autobahn ist nirgends auszumachen und selbst auf trickreichem Wege nicht herbeizuzaubern. Es gibt viele triftige Gründe, die A 20 umgehend aus dem „Vordringlichen Bedarf“ oder, besser noch, komplett aus dem BVWP zu streichen. Diese Autobahn ist offenbar vor allem durch politisches Geschachere überhaupt erst in den „Vordringlichen Bedarf“ gehievt worden. Bleibt es dabei, könnte dies vor dem Hintergrund des BVerwG-Urteils zum Elbtunnel bedeuten, dass der Bedarf dieses nutzlosen sowie klima- und

naturzerstörerischen Projekts künftig selbst vor Gericht nicht mehr in Zweifel gezogen werden kann.

Es scheint ratsam, die Tragweite dieses politischen Tricks hervorzuheben: Eine Trasse, – die zu 80 Prozent durch bis zu 20 Meter tiefe Moor- und Marschböden führt und deren CO<sub>2</sub>-Festlegungspotenzial zerstört, – die europäische Schutzgebiete beeinträchtigt und historisch alte Wälder entwertet, – die die letzten größeren verkehrsarmen, unzerschnittenen Räume im Nordwesten für immer durchtrennt, eine solche Trasse soll gebaut werden können, nur weil ihr Bedarf nicht weiter hinterfragt werden darf?

Eine ökologische und ökonomische Katastrophe könnte ihren Lauf nehmen. Wir schreiben das Jahr 2016 – eigentlich sollte „Absolutismus“ ein Begriff aus dem Geschichtsbuch sein. ◀

#### ANMERKUNGEN:

1. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Bundesverkehrswegeplan 2030 – Entwurf März 2016; Seite 115; <http://kurzlink.de/bvwp-2030-entwurf>
2. Mecklenburg, RA Dr. Wilhelm: Zu den Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts in Sachen A 20 Elbquerung (schleswig-holsteinischer Abschnitt) vom 28. April 2016 (Verkündung), Seite 1; <http://kurzlink.de/anwalt-zu-elbtunnel>
3. BVerwG: Pressemitteilung Nr. 35 / 2016 vom 28. April 2016; [http://kurzlink.de/bverwg\\_p35-16](http://kurzlink.de/bverwg_p35-16)
4. Eigentlich sollte der kommende BVWP „Bundesverkehrswegeplan 2015“ heißen – etliche Verzögerungen führten zur Entwurfsvorlage im März 2016 und zur neuen Namensgebung.
5. Maruszczyk, Ivo: Autobahnbau auf dem Prüfstand – Kosten schön gerechnet; tagesschau.de vom 5. April 2016; <https://www.tagesschau.de/inland/bundesverkehrswegeplan-101.html>
6. Umweltbundesamt: Stellungnahme zum Entwurf des BVWP 2030 mit Umweltbericht, 29. April 2016; [http://kurzlink.de/uba\\_bvwp\\_bericht](http://kurzlink.de/uba_bvwp_bericht) – Anhang A (Streichliste) dazu: [http://kurzlink.de/uba\\_bvwp\\_liste](http://kurzlink.de/uba_bvwp_liste)
7. Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 20: Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030, 29. April 2016; [http://kurzlink.de/a22-nie\\_bvwp](http://kurzlink.de/a22-nie_bvwp)
8. Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des BVWP 2030: A 20 AD A28 / A20 (Westerstede) – Hohenfelde (A 23) mit A 26; [http://kurzlink.de/a20\\_prins](http://kurzlink.de/a20_prins)
9. BMVI: Bundesverkehrswegeplan 2030 – Entwurf März 2016, Seite 115; <http://kurzlink.de/bvwp-2030-entwurf>
10. ebda., Seite 37
11. WATERKANT, Jg. 26, Heft 2 (Juni 2011), Seite 23 ff.; Heft 4 (Dezember 2011), Seite 33 f.