

Fair bis aufs Meer
siehe hintere
Umschlagseite



Häfen-Reise Berlin – Duisburg – Rotterdam:

Arbeiten an den Schnittstellen der Globalisierung Seite 7

Unsere Themen
Unsere Themen

Weservertiefung „rechtswidrig“: Toller Erfolg – mit Tücken Seite 11

Das Beispiel Senegal: Westafrikas handwerkliche Fischerei in tiefer Krise Seite 19

„Falkenberg-Bericht“ zur 2030-Agenda | Geisternetze | BVWP 2030 und Küstenautobahn

Blick in den neuen Bundesverkehrswegeplan – am Beispiel der Küstenautobahn A 20

Fehlerhaft, undurchsichtig und von dreister Ignoranz

VON KIRSTEN ERWENTRAUT

Am 3. August 2016 hat das Merkel-Kabinettt den

Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) beschlossen. Das klingt beeindruckend, trotzdem

ist der BVWP in seiner jetzigen Form weder ein politisches noch ein juristisches Faktum. Im

Gegenteil: Er hat das Zeug, für Verkehrsminister

Alexander Dobrindt (CSU) und die Bundesregierung zu einem echten Problem zu werden.

Paradebeispiel für die Fehlleistungen aus dem

Hause Dobrindt: Die Küstenautobahn A 20.

Die geplante Trasse von Holstein über Elbe und Weser bis ins Ammerland ist eines jener großen und sehr umstrittenen Straßenneubauprojekte, die es wohl nur durch Tricks geschafft haben, in den „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP eingestuft zu werden (1). Prompt ziehen Kritiker vom Gutachten bis zur EU-Beschwerde alle Register, um ein verkehrs- und klimapolitisches Desaster zu verhindern.

Zwar haben Bundesregierung und Bundesverkehrsministerium (BMVI) klar gestellt, dass der BVWP weder Gesetzescharakter hat noch ein Finanzierungsprogramm ist. Folglich wurden bislang auf der Grundlage des BVWP lediglich Entwürfe für so genannte „Ausbaugesetze mit Bedarfsplänen“ erarbeitet. Diese projektbezogenen Entwürfe sind inzwischen an den Bundesrat sowie an das Parlament gegangen. Während das Ausbaugesetz für die Schienenwege auf Zustimmung des Bundesrates angewiesen ist, hat dieser im Falle der Fernstraßen einen geringeren Einfluss: Das diesbezügliche Ausbaugesetz bedarf keiner Zustimmung der Länderkammer; der Bundesrat kann zwar Einspruch erheben, aber durch den Bundestag überstimmt werden. Änderungen im Fernstraßenausbaugesetz können schlussendlich also nur in der parlamentarischen Debatte des Bundestages bewirkt werden, der die Ausbaugesetze auch abschließend verabschiedet. Damit sind sie dann verbindlich. Doch selbst ein Projekt, das in diese gesetzlich verbindlichen Bedarfspläne aufgenommen wird, darf sich seiner Sache nicht allzu sicher sein: Zum einen werden diese Pläne alle fünf Jahre daraufhin

überprüft, ob sie der aktuellen Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung noch angemessen sind. Zum anderen aber müssen auch die notwendigen Gelder für den Bau eines Projektes zur Verfügung stehen – und gerade mit Blick auf die Finanzen sieht es für große Neubauprojekte wie die A 20 äußerst schlecht aus, denn der BVWP ist wieder einmal völlig unterfinanziert.

Dobrindt weist zwar oft und gern auf den „Investitionshochlauf“ seines Ressorts hin, aber das hat auf mittel- und langfristige Sicht nicht viel zu bedeuten. Dieser so genannte „Hochlauf“ ist ein Finanzierungsprogramm, das sich aus den unterschiedlichsten Töpfen bedient und das – wenn überhaupt – nur für die nächsten paar Jahre tragfähig ist, nicht aber bis zum Ende der Geltungsdauer des BVWP im Jahr 2030. Es besteht im wesentlichen aus drei Bausteinen:

- Zusätzliche Haushaltsmittel für die Verkehrsinfrastruktur;
- Ausbau der Nutzerfinanzierung (Maut) und
- Einbindung von privatem Kapital (Öffentlich-Private Partnerschaften, kurz ÖPP).

Die zusätzlichen Haushaltsmittel sind offenbar nur bis 2017 / 18 gesichert. Der BVWP selbst gibt zu bedenken, dass die Verkehrsinfrastruktur immer in „Konkurrenz zu anderen Aufgaben des Bundes“ steht, und weist implizit darauf hin, dass der so genannte Investitionshochlauf des BMVI unter einem Akzeptanzmangel leidet. Trotz der besagten zusätzlichen Haushaltsmittel klappt im BVWP schon in den ersten Jahren seiner Gültigkeit eine Finanzierungslücke: Bis zum Jahr 2018 sollen jährlich 14 Milliarden Euro zur



Transparent auf einer Kundgebung gegen die Küstenautobahn in Stade.

FOTO: PETER WORTMANN

Verfügung stehen – der BVWP rechnet allerdings selbst mit Ausgaben in Höhe von durchschnittlich 15 Milliarden Euro pro Jahr. So fehlt bereits jetzt jährlich eine Milliarde.

Bei der Finanzierung durch Mauteinnahmen rechnet das BMVI die „Infrastrukturabgabe (...) von den Haltern von nicht in Deutschland zugelassenen Pkw“ mit ein, also die so genannte „Ausländermaut“ (2). Diese wird von der EU-Kommission aber bislang nicht akzeptiert. Ob sie jemals kommen wird, ist mehr als fraglich.

Und schließlich: Das Finanzierungsmodell der Öffentlich-Privaten Partnerschaften ist höchst umstritten und wurde unter anderem vom Bundesrechnungshof scharf kritisiert: „Die ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau sind nach den Berechnungen des Bundesrechnungshofes deutlich teurer als die konventionelle Realisierung durch die öffentliche Hand“ (3).

Im Falle der Küstenautobahn A 20 kommt noch ein weiterer Faktor ins Spiel: Zur Finanzierung der Bauprojekte wird alle fünf Jahre ein Investitionsrahmenplan aufgestellt, auch „Fünfjahresplan“ genannt. Ein solcher Plan listet die finanziellen Mittel auf „für die Erhaltung bzw. den Ersatz der Bestandsnetze, für die Fortführung der bereits im Bau befindlichen

Maßnahmen und für die Projekte mit weit fortgeschrittenem Planungsstand“ (4). Fatal: All diese Kriterien erfüllt die vormalig als eigenständige Autobahn „A 22“ bekannte und in Niedersachsen geplante A 20 momentan nicht: Sie ist ein Neubauprojekt und gehört also nicht zum Bestandsnetz. Ihr Bau ist noch nirgendwo begonnen worden. Ihre Planung steht noch ganz am Anfang, denn bislang liegt für keinen einzigen ihrer Abschnitte ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor.

Alles in allem bleibt festzuhalten, dass die Aufnahme eines Bauvorhabens in den „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP oder in die Bedarfspläne wenig bis nichts über seine Realisierung aussagt. Dessen ist sich auch das BMVI bewusst, denn im BVWP hält es sich ein Hintertürchen offen: „Zeitpunkt und Reihenfolge der Projektumsetzungen hängen letztlich von Dringlichkeit, Planungsstand und den verfügbaren Finanzmitteln ab“ (4).

Sehr viele Projekte des BVWP haben also trotz des Kabinettsbeschlusses noch etliche Hürden zu nehmen, bevor sie tatsächlich in Angriff genommen werden können. Für die A 20 liegt die Latte besonders hoch, obgleich sie momentan (noch) im „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP zu finden ist. Neben der A 39 steht

insbesondere diese niedersächsische Trasse im scharfen Kreuzfeuer der Kritik.

Bereits Anfang Juni 2016 richtete die Bundestagsfraktion der Grünen eine „Kleine Anfrage“ zu Kosten, Nutzen und Umweltauswirkungen der A 20 an die Bundesregierung, die Mitte Juli antwortete. Die Anfrage verlangte unter anderem Auskunft über den Flächenverbrauch der A 20 – und die Ergebnisse sorgten für Furore, denn sie summierten sich auf rund 4220 Hektar (ha): „Die geschätzte Gesamtflächeninanspruchnahme (...) für Bau und Kompensationsmaßnahmen beläuft sich auf ca. 3.355,6 ha in Niedersachsen und 865 ha in Schleswig-Holstein“, hieß es in der Antwort. Um diese riesige Fläche anschaulich zu machen, rechnete Peter Meiwald, MdB und Mitinitiator der Anfrage, sie in Fußballfelder um: Die A 20 beansprucht die Fläche von 6000 Fußballfeldern. Doch das ist noch nicht alles, denn diese Autobahn wird unzerschnittene verkehrsarme Räume in der fast unvorstellbaren Größe von 18.941,4 Hektar durchtrennen (5).

Im Juli 2016 legte der Vorstand der Grünen-Landtagsfraktion in Niedersachsen ein umfangreiches Gutachten zur A 39 und zur A 20 vor, welches von Verkehrsplanungsexperten erstellt worden ist (6). Die Liste der Kritikpunkte am BVWP-Entwurf im Allgemeinen und an der Bewertung der A 20 im Besonderen ist schier unendlich lang:

- Die Verkehrsauslastung der A 20 liegt auf einzelnen Abschnitten weit unterhalb der erforderlichen Mindestgrenze von 18.000 Kfz täglich. Mindestens ein Abschnitt der A 20 ist „auf keinen Fall bauwürdig.“
- Das vom BMVI angegebene Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der A 20 von 1,9 ist überhöht und muss deutlich nach unten auf maximal 1,2 korrigiert werden. Bei einer korrekten Berechnung aller Faktoren wie beispielsweise der exorbitant hohen Umweltkosten, der Kosten für den Elbtunnel, der zusätzlichen Kosten aufgrund des problematischen Baugrundes (Moorboden), der Schäden für die Landwirtschaft etc. hält das Gutachten auch „ein NKV unter 1“ für durchaus möglich. Damit würde die A 20 noch nicht einmal mehr die absolute Untergrenze der Wirtschaftlichkeit erreichen.
- Der Flächenverbrauch der A 20 wird im BVWP viel zu niedrig angesetzt, nämlich mit nur 870,9 Hektar – ein Ergebnis unterschiedlicher Berechnungsmethoden.
- Aus der Raumwirksamkeitsanalyse lässt sich allenfalls eine marginale Begründung für den Bau der A 20 ableiten.
- Die Finanzierung der A 20 würde „etwa 27 Jahresetats in der Größenordnung von 2016 bzw. 2017“ verschlingen. Wenn der Bund dem

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) stellt in Berlin den Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans vor: Seit 1971 hat laut BUND kein Fernstraßenplan Umweltziele so dreist ignoriert wie dieser.

FOTO: BMVI / FLICKR



Der Bauernverband und die A 20 Straßenbau frisst Landwirtschaftsflächen auf



FOTO: KIRSTEN ERWENTRAUT

4220 Hektar oder 70 landwirtschaftliche Vollerwerbsbetriebe – das ist die Fläche, die die Bundesregierung für den Bau der geplanten Küstenautobahn A 20 von Westerstede bis Hohenfelde einschließlich der daraus resultierenden Kompensationsmaßnahmen beansprucht. Fast 2000 Hektar sollen direkt durch die Autobahn mit allen Nebenanlagen in Anspruch genommen werden, der „Rest“ wird für die Ausgleichsmaßnahmen benötigt. Dabei ist die geplante A 20 nur eines von 605 geplanten Straßenneubau-Projekten des „Vordringlichen Bedarfs“ im Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Allen gemeinsam ist, dass sie Fläche kosten – viel Fläche, zumeist landwirtschaftlich genutzte Fläche.

Während der Bauernverband in der Vergangenheit Zurückhaltung übte, wenn es um die Kritik an flächenfressenden Straßenprojekten ging, hat der Entwurf des BVWP das Fass nun offensichtlich zum Überlaufen gebracht. Zwar gab es früher schon missbilligende Äußerungen hinsichtlich des Flächenverbrauchs. Diese bezogen sich aber ausschließlich auf die jeweiligen Kompensationsmaßnahmen. Nun jedoch richtet sich die Kritik auch gegen den Flächenfraß durch die Projekte selbst.

In einer Pressemitteilung vom 3. August 2016 erklärte der Deutsche Bauernverband (DBV) – und zwar die Bundesorganisation –, dass „der wesentlichen Reduzierung der Überbauung land- und forstwirtschaftlicher Flächen für Infrastrukturprojekte eine stärkere Bedeutung beizumessen“ sei. Vor dem Hintergrund dieser DBV-Initiative gegen den Flächenverbrauch muss man sich fragen, warum der niedersächsische DBV beziehungsweise in Vertretung das Landvolk Niedersachsen die Planung der A 20 bisher nicht nur überwiegend klaglos hingenommen, sondern dieses Vorhaben sogar befürwortet und aktiv unterstützt haben, obwohl deren Mitglieder die Hauptleidtragenden sind und obwohl keine dringende Notwendigkeit für dieses Projekt besteht.

Schon sehr früh haben die Landvolkverbände und die Landwirtschaftskammer (der Verband der Landwirtschaftskammern ist assoziiertes Mitglied des DBV) den zu erwartenden Flächenverbrauch durch die Planung der A 20 mitgetragen: Das zeigt beispielsweise ein Flyer aus dem Jahre 2003: „Regionale Arbeitsgemeinschaft Bremen / Niedersachsen, Handlungsrahmen 2003 / 2004“. Dort ist beschrieben, dass bereits im Frühjahr 2003 – noch vor Einstellung der damals noch A 22 genannten Küstenautobahn in den Bedarfsplan – „eine regionale Arbeitsgruppe aus Behördenvertretern in Sachen A 22 unterstützend tätig“ wurde. Zu den „Kooperationspartnern“ zählten unter anderem Landwirtschaftskammer und Landvolkverband!

Das Projekt A 20 schädigt die Landwirtschaft – und wurde dennoch auch von oberster Stelle aktiv befürwortet. In Broschüren und auf der

Website des „Fördervereins Pro A 20“ ist das nachfolgende Statement von Fritz Stegen, ehemaliger Präsident der Landwirtschaftskammer Niedersachsen, wiedergegeben, das er während seiner Amtszeit abgegeben hat: „In der Elbe-Weser-Region hat die Agrar- und Ernährungswirtschaft ganz besondere Bedeutung. Ihre hochwertigen Erzeugnisse müssen jeden Tag so frisch und schnell wie möglich zu den Verbrauchern gebracht werden. Dafür werden leistungsfähige Verkehrsverbindungen vor allem für den Lkw gebraucht. Wenn man die A 22 ohne unsinnigen Flächenverbrauch verwirklicht, können weitere Wachstumsreserven auch für die Landwirtschaft erschlossen werden.“

Ein Flächenverbrauch von 4220 Hektar für eine Autobahn mit solcher geringer verkehrlicher und regionalwirtschaftlicher Wirkung kann – mit Verlaub – nur „unsinnig“ sein. Aber auch auf lokaler Ebene lassen sich Zeugnisse für die Unterstützung des zu erwartenden Flächenverbrauchs durch Landvolkverbände finden. So heißt es im Informationsbrief des Fördervereins Pro A 20 e. V., Ausgabe 4 / 2010, zum Thema Landwirtschaft: „Peter Cornelius, Kreislandvolk-Vorsitzender in der Wesermarsch, hat den Bau der A 20 aus landwirtschaftlicher Sicht für gut befunden. (...) Grundsätzlich gelte – so Cornelius –, dass sein Verband die Küstenautobahn nicht verhindern könne und das auch nicht wolle.“

Die Frage ist, wie ein Vertreter der Landwirtschaft den Bau einer Autobahn aus landwirtschaftlicher Sicht für gut befinden kann, wenn sie 70 Vollerwerbsbetrieben die Flächen raubt.

Die Unterstützung des Flächenverbrauchs durch die geplante A 20 zeigt sich auch daran, dass assoziierte Mitglieder des DBV oder dem Verband Nahestehende für die Planung der A 20 gespendet haben. Dazu zählen unter anderen

- die Niedersächsische Landgesellschaft mbH mit 300 Euro;
- die Genossenschaftsbanken / Ländliche Genossenschaften in Weser-Ems mit 25.000 Euro;
- die Stader Saatzucht e. G. mit 1000 Euro;
- die Landwirtschaftliche Brandkasse Hannover mit 1000 Euro;
- der Genossenschaftsverband Norddeutschland e. V. mit 1000 Euro;
- der Landwirtschaftsverlag Weser-Ems GmbH mit 300 Euro;
- die Gebhard Landhandel GmbH in Wilstedt mit 300 Euro;
- die Landwirtschaftliche Buchungsstelle Cuxhaven-Osterholz mit 250 Euro oder
- die Raiffeisen-Warengenossenschaft in Alfstedt mit 100 Euro.

Es wird Zeit, dass der Bauernverband auch in Niedersachsen seine Mitglieder vor dem Flächenfraß durch die entbehrliche A 20 schützt!

Susanne Grube; A-22-nie



Das Ruthenstrom-Sperrwerk bei Drochtersen kurz vor Einnündung des Flüsschens in die Untere Elbe: Unter diesem Bau soll nach den Vorstellungen der Planer der künftige Autobahntunnel die Elbe queren.

FOTO: RALF BÖSCH / WIKIMEDIA COMMONS

Land Niedersachsen zukünftig einen etwa gleich bleibenden Jahresetat für Infrastrukturausgaben zuweist, hätte Niedersachsen also 27 Jahre lang kaum Geld für andere Baumaßnahmen übrig.

- Die umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung der A 20 ist unsachgemäß und mangelhaft.
- Maßgebliche Umwelt- und Klimaschutzziele werden vom BVWP ignoriert.
- Die vorgeschriebene Prüfung von Alternativen zur A 20 ist nicht erfolgt.

Susanne Menge, verkehrspolitische Sprecherin der niedersächsischen Grünen-Fraktion, brachte die Ergebnisse des Gutachtens auf den Punkt: „Minister Dobrindt und sein niedersächsischer parlamentarischer Staatssekretär Enak Ferlemann unternehmen den letzten Versuch, eine gestrige Verkehrspolitik durchzuzocken. Einzig die Lobbyisten im Land werden es ihnen danken. (...) Wenn der Bundesverkehrsminister seine eigenen Ansprüche an die Wirtschaftlichkeit von Autobahnbauten ernst nehmen würde, dann wären die A 20 und A 39 längst kein Thema mehr“ (7).

Viele der gut begründeten Argumente sind von den Bürgerinitiativen gegen die A 20 bereits wiederholt vorgebracht und veröffentlicht worden, unter anderem auch hier in der WATERKANT oder Ende April 2016 in einer 90-seitigen Stellungnahme zum BVWP-Entwurf (8). Das BMVI werde, so stand es in diesem Entwurf, „alle fristgerecht eingehenden Stellungnahmen erfassen, bearbeiten und fachlich-inhaltlich prüfen“ sowie „in einem Bericht zum Beteiligungsverfahren zusammenfassend“

behandeln (9). Die Initiativen konnten sich allerdings schon ausrechnen, dass das BMVI bei dieser Auswertung die ignorante Strategie des „Augen zu und durch“ weiter verfolgen werde, mit der es zuvor bereits auf die Kritik des Bundesrechnungshofs und des Umweltbundesamtes (1) am BVWP-Entwurf reagiert hatte. Denn schon in der Antwort der Bundesregierung auf die Grünen-Anfrage zur A 20 wurden einige der triftigen Einwände gegen die fragwürdige Einstufung dieser Autobahn mit mehr als fadenscheinigen Begründungen beiseite gewischt. Mehrfach führte die Bundesregierung schlichte „redaktionelle Übertragungsfehler“ ins Feld, um dem Vorwurf gravierender Widersprüche und Fehleinschätzungen den Wind aus den Segeln zu nehmen (10).

Dennoch wurde die Auswertung der Stellungnahmen durch das BMVI allseits mit großer Spannung erwartet. Die Grünen-Bundestagsfraktion griff dieses Thema frühzeitig an exponierter Stelle auf, indem sie eine „Kleine Anfrage“ zur Öffentlichkeitsbeteiligung an die Bundesregierung richtete. Ende Juni lag die Antwort der Regierung vor. Diese bekräftigte unverdrossen, dass der angekündigte Bericht des BMVI „alle vorgebrachten fachlich-inhaltlichen Argumente benennen und dazu eine Einschätzung der Bundesregierung darstellen“ werde (11). Anfang August 2016 veröffentlichte das BMVI dann den besagten abschließenden „Bericht zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung“. Und siehe da: Die vollmundigen Ankündigungen des BMVI sowie der Bundesregierung entpuppten sich als leere Phrasendrescherei. Dieser Bericht ist, das darf mit Fug

und Recht gesagt werden, nichts weiter als eine Farce. Der Inhalt von 39.000 Stellungnahmen wird hier auf 60 Textseiten lapidar abgehandelt. Schon dieses Zahlenverhältnis allein macht deutlich, dass das BMVI keinerlei Interesse an einer ernst zu nehmenden Öffentlichkeitsbeteiligung hegt. Eine seriöse Prüfung der vorgebrachten Stellungnahmen hat offenbar nicht stattgefunden. Ein solches Vorgehen kann schwerlich dazu beitragen, die Akzeptanz des BVWP in der Öffentlichkeit zu erhöhen, denn echter Dialog sieht anders aus.

Trotzdem zahlt sich die Lektüre des Berichtes aus, denn er enthält eine Textpassage, die der A 20 und anderen unsinnigen Autobahnneubauten einen kräftigen Hieb versetzt. Die Freunde des Fernstraßenbaus betonen oft und gern, dass neue Autobahnen neue Arbeitsplätze schaffen würden. Die Autobahngegner bestreiten diese positive wirtschaftliche Wirkung. Das BMVI teilt die Ansicht der Autobahngegner, denn es konstatiert, dass es im Jahr 2030 „keine strukturelle Arbeitslosigkeit mehr“ geben wird, „die durch den Bau von Infrastruktur beseitigt werden kann“ (12). Diese Feststellung des BMVI bezieht sich auf eine Studie, die im Zuge der Neuaufstellung des BVWP durchgeführt worden ist. Sie widmet sich der Frage, welche Faktoren bei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses von Infrastrukturprojekten berücksichtigt werden sollten. In diesem Zusammenhang werden auch die Auswirkungen thematisiert, die der Bau sowie der Betrieb von Verkehrswegen auf die Arbeitsmarktsituation haben. Die Ergebnisse der Studie in Kürze:

Aufgrund des demographischen Wandels werde es in Deutschland zukünftig weniger Menschen im erwerbsfähigen Alter, also weniger Arbeitskräfte geben. Gleichzeitig werde die Zahl der Arbeitsplätze gleich bleiben oder steigen. Diese Entwicklung habe den Effekt, dass es im Jahr 2030 keine nennenswerte Arbeitslosigkeit mehr geben wird. Damit sei der Bau neuer Verkehrswege für den Arbeitsmarkt bedeutungslos. Für den Betrieb von Verkehrswegen – also beispielsweise einer fertig gestellten neuen Autobahn – gelte das aus den gleichen Gründen entsprechend. Und: Die Entscheidung von Wirtschaftsunternehmen für einen Standort hänge in erster Linie von der Zahl der verfügbaren Arbeitskräfte, nicht von der Infrastrukturanbindung ab. In der Studie heißt es wörtlich: „(...) Wenn der Faktor Arbeit der limitierende Faktor für das regionale Wachstum ist, ist er auch für die Standortwahl von Unternehmen von größerer Bedeutung als die Infrastrukturanbindung eines Standortes (...). Bei der in Deutschland mittlerweile erreichten Qualität der Infrastruktur ist die Verfügbarkeit von entsprechenden Arbeitskräften eher

standortbestimmend als die Infrastrukturanbindung. Somit werden Infrastrukturinvestitionen auch keinen dauernden bewertungsrelevanten Beschäftigungseffekt bewirken.“ Überdies lässt die Studie es sich nicht nehmen, darauf hinzuweisen, dass die Erhaltung der vorhandenen Verkehrswege weitaus wichtiger sei als der Bau neuer Projekte. Sie setzt es als unabdingbar notwendig voraus, „dass die Qualität des bestehenden Verkehrsnetzes durch entsprechende Ersatz- und Erhaltungsinvestitionen auch zukünftig hoch sein wird“ (13).

Neben diesen Resultaten erregt vor allem die Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP weiterhin großes Aufsehen. Möglicherweise haben sowohl die Bundesregierung als auch das BMVI die Brisanz des Themas unterschätzt, denn genau dieser Punkt könnte den gesamten BVWP massiv ausbremsen oder gar zu Fall bringen. Am 26. August 2016 nämlich hat der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) bei der EU-Kommission Beschwerde gegen den Kabinettsbeschluss zum BVWP eingereicht. Das Vorgehen des BUND zielt darauf ab, ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland zu erwirken. Gegenstand der Beschwerde ist der Verstoß des Kabinettsbeschlusses gegen die gültigen Regularien der Strategischen Umweltprüfung, welche ein Mitspracherecht der Öffentlichkeit sowie die Prüfung von Alternativen zu geplanten Projekten vorschreibt. In ihrem Schriftsatz stellen die Rechtsanwälte des BUND zutreffend fest, dass der Kabinettsbeschluss beziehungsweise die bisher vorliegenden Entwürfe der Ausbaugesetze nahezu vollständig mit dem Entwurf des BVWP identisch sind: „Forderungen der Öffentlichkeit nach Verzicht auf bestimmte Projekte oder Vorschläge umweltschonender Alternativen



Die Küstenautobahn hat viele Gegnerinnen und Gegner – dies ist nur ein kleiner Teil davon.

FOTO: SUSANNE GRUBE

wurden soweit erkennbar nur in einem von ca. 1300 Straßenprojekten aufgegriffen.“ Damit widerspricht der Kabinettsbeschluss, so heißt es in der Beschwerde weiter, „den Vorgaben der Richtlinie 2001 / 42 / EG über die Strategische Umweltprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten“ (14). Dementsprechend fordert der BUND, dass die Prüfung sämtlicher Alternativen insbesondere zu Straßenbauprojekten regelkonform nachgeholt werden muss.

BUND-Vorsitzender Hubert Weiger kommt zu dem Schluss, dass eine transparente Beteiligung der Öffentlichkeit an der Verkehrsweplanung des Bundes unerwünscht gewesen sei. Er fällt ein vernichtendes Urteil über die Arbeit

des Bundesverkehrsministers: „Man muss schon bis in das Jahr 1971 zurückgehen, um einen Fernstraßenplan zu finden, der sämtliche Umweltziele so dreist ignoriert wie Dobrindts Vorhaben“ (15). ◀

ANMERKUNGEN:

1. siehe Erwentraut, Kirsten / Grube, Susanne: „Küstenautobahn A 20: Schlecht getrickelt ist schnell durchschaut“; in: WATKANT, Jg. 31, Heft 2 (Juni 2016), S. 35ff.
2. BMVI: BVWP 2030, August 2016, Seiten 2-4, 15; http://kurzlink.de/bvwp_2030_plan.
3. Bundesrechnungshof: Bericht an den Haushaltsausschuss des ... Bundestages ... über Öffentlich-Private Partnerschaften, 4. Juni 2014, Seite 38; http://kurzlink.de/brh_zu_ppp_2014.
4. wie 2., Seite 7
5. a. Deutscher Bundestag: Drucksache 18 / 9205 (Vorabfassung), 18. Juli 2016, Seite 3; http://kurzlink.de/bt_18-09205;
- b. Meiwald, Peter: A 20 verbraucht 6000 Fußballfelder. Pressemitteilung vom 1. August 2016; http://kurzlink.de/meiwald_pm_8-16;
- c. BMVI: Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des BVWP 2030; http://kurzlink.de/bmvi_prins_a20.
6. RegioConsult: Stellungnahme zum BVWP-Entwurf 2030 zu den Hauptprojekten A 20 (...) und A 39 (...) im Auftrage der Grünen im Landtag Niedersachsen, Juli 2016; http://kurzlink.de/gruene_reg-con_a20.
7. Grüne im Landtag Niedersachsen: „Falsche Berechnung, rückständig, klimaunverträglich – der BVWP 2030“; Pressemitteilung Nr. 120 vom 8. Juli 2016; http://kurzlink.de/gruene_pm-120.
8. a. Grube, Susanne: „A 20 auf Schlingerkurs“; in: WATKANT, Jg. 28, Heft 2 (Juni 2013), Seite 30 ff.;
- b. wie 1.;
- c. Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 20: Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vom 29. April 2016; http://kurzlink.de/KoK-A20_zu-BVWP.
9. BMVI: BVWP 2030. Entwurf März 2016, S. 46 f.; http://kurzlink.de/bmvi_bvwp_3-16.
10. wie 5., Seite 8.
11. Deutscher Bundestag: Drucksache 18 / 8952, 28. Juni 2016, Seite 6; http://kurzlink.de/bt_18-08952.
12. BMVI: Bericht zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung des BVWP 2030, Seite 32; http://kurzlink.de/bmvi_oeff_bvwp.
13. Intraplan Consult GmbH et al.: Grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrsweplanung; FE-ProjektNr.: 960974 / 2011; Endbericht für das BMVI, 24. März 2015, Seite 141; http://kurzlink.de/bvwp_nka_pruef.
14. Baumann Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB: Beschwerde an EU-Kommission vom 26. August 2016, Seite 4; http://kurzlink.de/bund_eu-wg-bvwp.
15. BUND: EU-Beschwerde gegen Bundesverkehrswegeplan; Pressemitteilung vom 26. August 2016; http://kurzlink.de/bund_pm_08-2016.