

ISSN 1611-1583
NR. 1 / 32. JAHRGANG
MÄRZ 2017 / HEFT 125
14.00 €

Waterkant

UMWELT + MENSCH + ARBEIT IN DER NORDSEEREGION

WWW.WATERKANT.INFO



Unser Themen-Schwerpunkt zur Kampagne »Fair bis aufs Meer«:

Fairer Handel – global: Geht das? Seite 7

Schmutziges Abwracken Seite 11

Unsere Themen

Unsere Themen

Hamburgs Elbvertiefung: Vorläufig nicht vollziehbar Seite 17

Hamburgs Hafenerweiterung: Vorerst nicht umsetzbar Seite 21

10. Nationale Maritime Konferenz | Traditionsschifffahrt | Küstenautobahn | Gülle & Nordsee

Dobrindt und Ferlemann machen Druck: A-20-Planung soll beschleunigt werden

Bürgerrechte aushebeln – per Gesetz

VON KIRSTEN ERWENTRAUT

Ende 2016 hat der heftig diskutierte Bundesverkehrswegeplan 2030 Gesetzeskraft erlangt. Bei der EU-Kommission sind mehrere Beschwerden gegen diesen Plan eingegangen – darunter auch eine von den Gegnern der geplanten Küstenautobahn A 20. Ohne die Ergebnisse abzuwarten, will der Bundesverkehrsminister nun die Planung einiger besonders strittiger Straßenprojekte – einschließlich der A 20 – beschleunigen, indem er auch für sie den Rechtsweg verkürzt.

Klimaschutz, ein nachhaltiges Verkehrssystem, die Reduzierung von Luftschadstoffen und Lärm – vor dem Hintergrund des betonschwangeren Bundesverkehrswegeplans (BVWP), den Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) im vergangenen Jahr durchgeboxt hat, möchte man kaum glauben, dass diese Themen in einem aktuellen Gesetzentwurf aus dem Hause des Ministers tatsächlich eine Rolle spielen: Es geht um das „Siebte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes“, über das momentan beraten wird (1).

Dobrindts Verkehrswegeplan stand (und steht) nicht nur wegen der mangelhaften Öffentlichkeitsbeteiligung und der Straßenbaulastigkeit unter Beschuss, sondern auch wegen der Vernachlässigung von Umweltzielen (2). Da erstaunt es schon, dass mit dem aktuellen Gesetzentwurf nun der Bau umweltfreundlicher Radschnellwege gefördert werden soll: Länder und Kommunen, die für den Radwege-Bau zuständig sind, sollen entsprechende Finanzhilfen erhalten. Damit scheint der Verkehrsminister auf Kritik zu reagieren, die unter anderem von der grünen Bundestagsfraktion geübt worden war. Im September 2016 hatte diese moniert, dass Radverkehrsprojekte im BVWP 2030 unberücksichtigt geblieben seien (3).

Aber Dobrindt ist von einem echten Umdenken weit entfernt: So begrüßenswert der Einsatz des Bundes für den Ausbau von Radschnellwegen ist – die Förderung des Fahrradverkehrs ist nur ein Teilaspekt. Zweites Thema des Gesetzentwurfs (und mehr gibt es gar nicht!) ist die Erweiterung der Liste von Großprojekten im Bundesfernstraßenbau, auf welche die geltende Beschränkung von „Rechtsbehelfen“, also unter anderem gerichtlicher Klagemöglichkeiten, Anwendung findet. In dieser Kombination gerät die Initiative des BMVI für den Radwegbau schnell in den Verdacht, vor allem als Deckmäntelchen für eine im Kern verantwortungslose und rückwärtsgewandte Verkehrspolitik zu dienen. Möglicherweise sind die Radschnellwege im Gesetzentwurf auch nur als Köder für die Grünen und Linken in Bundesrat und Bundestag gedacht.

Der aktuelle Dobrindt-Entwurf setzt eine politische Strategie fort,

die vor mehr als einem Vierteljahrhundert unter Federführung von Verkehrsminister Günther Krause begonnen worden war. Krause, damals schon umstritten und später stark affärenbelastet, gilt als einer der Urheber des „Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes“ von 1991. Dieses war unter dem Vorwand kreiert worden, die maroden Verkehrsnetze in den neuen Bundesländern zügiger modernisieren zu können, weil dort erforderliche Strukturen, Behörden und Gerichte noch im Aufbau begriffen seien. Umweltjuristen und zivilgesellschaftliche Initiativen im Westen geißelten diese „Begründung“ damals bereits als Heuchelei – und sie behielten recht: Natürlich wurden die neuen Normen auch auf Projekte in den alten Bundesländern übertragen, beispielsweise von Krause selbst in seiner Projektierung von Elb- und Weserquerung (4).

Es gab mehrere Verlängerungen und etliche Änderungen der Gesetze. In der derzeit geltenden Fassung des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) werden die Klagemöglichkeiten gegen geplante Infrastrukturvorhaben in zweierlei Hinsicht eingeschränkt: Zum einen hat die Anfechtung eines Planfeststellungsbeschlusses unter definierten Voraussetzungen keine aufschiebende Wirkung. Zum anderen ist der Rechtsweg drastisch verkürzt: Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) entscheidet

Die Bürgerinitiativen gegen die Küstenautobahn haben auf ihrer Webseite (siehe Anmerkung 23, Seite 28) eine Plakatserie zur Verfügung gestellt, die heruntergeladen und verbreitet werden kann und soll: Anlass genug, diesen Beitrag mit einigen davon zu illustrieren.





Diese Empfehlung hatte Niedersachsens grüner Umweltminister Stefan Wenzel losgetreten und damit einen handfesten Koalitionskrach in Hannover ausgelöst, weil SPD-Verkehrsminister Olaf Lies sich düpiert fühlte. Das führte zu einer Enthaltung Niedersachsens am 10. März bei der ersten Abstimmung über Dobrindts Gesetzentwurf im Bundesrat. Die Empfehlung des Umweltausschusses fiel im Bundesrat durch (7). Bei Redaktionsschluss dauerte das Gerangel an. Es ist zu befürchten, dass Dobrindts Entwurf bei Erscheinen dieser Ausgabe geltendes Recht ist (8).

Laut Dobrindt soll das die Umsetzung von Projekten um bis zu eineinhalb Jahre beschleunigen (4). Es darf allerdings bezweifelt werden, ob das Instrument der eingeschränkten Klagemöglichkeit an der richtigen Stelle ansetzt und ob es wirklich greifen kann.

Angesichts der negativen Erfahrung mit bundesweit diskutierten Verkehrsvorhaben (Stuttgart 21, Flughafen BER), die regelmäßig Kosten- wie Zeitrahmen sprengen, installierte das BMVI im Jahr 2013 die „Reformkommission Großprojekte“. Im Juni 2015 legte diese Kommission ihren Endbericht vor. Auf dessen Basis wiederum beschloss die Bundesregierung im Dezember 2015 den „Aktionsplan Großprojekte“ (9). Beide zeigen diverse Optimierungsmöglichkeiten zur Realisierung solcher Projekte auf. Dazu zählen beispielsweise die Verbesserung der Planung, ein frühzeitiges Risikomanagement und realistischere Kostenberechnungen. Überdies soll die Akzeptanz von Großprojekten verbessert werden, indem die Öffentlichkeit transparent informiert sowie kontinuierlich beteiligt wird. Nicht auf der Agenda steht die Beschränkung von Klagemöglichkeiten – im Gegenteil: Die Arbeit der Reformkommission macht deutlich, dass die wahren Ursachen der langen Planungs- und Bauzeiten schwerlich bei klagenden Bürgern und Naturschutzverbänden liegen. Das aktuelle Urteil des BVerwG zur Elbvertiefung liefert ein eindrucksvolles Beispiel für diesen Sachverhalt (10).

So wird auch der aktuelle Gesetzentwurf des Verkehrsministers nicht dazu beitragen, die Umsetzung von Großprojekten schneller voranzutreiben. Eine derartige Neuregelung kann nur kontraproduktiv wirken, denn sie ist nicht dazu angetan, das Vertrauen der Bürger in die Dialogbereitschaft von Politik und Planungsbehörden zu stärken. Stattdessen schürt sie

Misstrauen: „Wenn eine von zwei Verwaltungsgerichtsinstanzen wegfällt und damit Widerspruchsmöglichkeiten eingeschränkt werden“, kommentierte der Bremer Zeitungsredakteur Justus Randt, „sind engagierte Bürger alarmiert. Ganz schnell“ (11).

Erschwerend kommt hinzu, dass die erstinstanzliche Zuständigkeit des BVerwG für Großprojekte einen erheblichen Mehraufwand für das Gericht bedeutet, der dem gewünschten Effekt einer Beschleunigung durchaus entgegenwirken könnte. Schon 2014 haben die Verfahren über Großprojekte „etwa 30 Prozent der gesamten Richterarbeitskraft des Gerichts“ gebunden. Ein Jahr später dürfte die Situation kaum entspannter gewesen sein, denn 2015 stieg die Zahl der beim BVerwG eingegangenen Klagen gegen erstinstanzlich zu verhandelnde Infrastrukturprojekte auf 49 an – mehr als doppelt so viel wie im Vorjahr (12).

Im Bundestag haben die Grünen bereits Zweifel daran angemeldet, ob der von Minister Dobrindt beschrittene Weg zum Ziel führt. In einer „Kleinen Anfrage“ vom 26. Januar 2017 stellen sie fest: „Weder die Einschränkung der Rechte der Bürgerinnen und Bürger noch eine mögliche Überlastung des Bundesverwaltungsgerichtes tragen zur schnelleren Umsetzung von Verkehrsprojekten bei. Verfahren lassen sich hingegen beschleunigen, wenn die Planungsqualität erhöht, Bürger intensiver einbezogen und die Transparenz und Effizienz in Planungsverfahren erhöht werden“ (13).

Abgesehen von den prinzipiellen Zweifeln an der Wirksamkeit weiterer Beschleunigung gibt es gute Gründe, die konkreten Inhalte der Neuregelung insbesondere für die A 20 kritisch zu betrachten. Vorab ist festzuhalten, dass die Planung der niedersächsischen A 20 im Jahr 2005 begonnen hat und auch nach nunmehr zwölf Jahren kein beklagbarer Planfeststellungsbeschluss für einen ihrer Abschnitte vorliegt.

Die Teilstücke der A 20 zwischen Stade in Ost-Niedersachsen und Geschendorf im holsteinischen Landkreis Segeberg stehen bereits auf der alten Liste der Projekte mit beschnittener Klagemöglichkeit (14). Laut Dobrindts aktuellem Gesetzentwurf soll nun die gesamte A 20 von Westerstede in West-Niedersachsen bis Weede (ebenfalls Segeberg, westlich von Geschendorf) administrativ beschleunigt werden (15).

Um ein Straßenbauprojekt auf diese Liste setzen zu können, braucht es gute und stichhaltige Gründe. Im Falle der A 20 lautet die Begründung im Gesetzentwurf: „Es handelt sich um ein Projekt nach § 17e Abs. 1 Nr. 5 FStrG.“ (16). Das ist eine abenteuerliche Argumentation, denn hinter diesem Paragraphen verbirgt sich eine „besondere Funktion zur Beseitigung schwerwiegender

im ersten und letzten Rechtszug. Die Oberverwaltungsgerichte werden übersprungen. Den Klägern wird die Möglichkeit einer Revision vor einer höheren Gerichtsinstanz genommen.

Zur Anwendung kommen diese Beschleunigungsvorschriften bei ausgewählten Infrastrukturvorhaben, die in einer Anlage zum Bundesfernstraßengesetz gelistet sind. Genau diese Liste ist – neben den Radschnellwegen – Gegenstand des aktuellen Gesetzentwurfs. Sie soll aufgrund des neuen BVWP 2030 überarbeitet werden. Während im geltenden FStrG insgesamt 61 Projekte, darunter 41 Autobahnen, aufgeführt sind, listet der Gesetzentwurf 46 Straßenbauvorhaben, davon 41 Autobahnen, auf, wodurch die bisherige Aufzählung ergänzt oder erweitert wird. Konkretes Beispiel: Während die A 20 bislang nur zwischen dem jetzigen Anschluss im schleswig-holsteinischen Landkreis Segeberg bis zum A-26-Kreuz bei Stade erfasst war, soll sie künftig bis zu ihrem geplanten Endpunkt bei Westerstede unter die Neuregelung fallen.

Das BMVI betont zwar, der Rechtsschutz sei trotz der beschnittenen Klagemöglichkeit gewährleistet (5). Der Umweltausschuss des Bundesrates sieht das aber völlig anders: In seiner Empfehlung zum Gesetzentwurf stellt er fest, dass der Rechtsschutz sehr wohl eingeschränkt werde, was insbesondere bei umstrittenen Verkehrsprojekten zu vermeiden sei. Er empfiehlt daher die Streichung vier besonders brisanter Projekte von der Liste (6), darunter auch die A 20.

Verkehrsgengpässe“ (16). Und das soll nun der Hauptgrund sein, um die komplette A 20 auf die Liste der Projekte mit beschnittener Klagemöglichkeit zu setzen? Das ist höchst erstaunlich, denn im BVWP 2030 wird der A 20 keine solche Funktion zugeschrieben. Die A 20 steht dort nämlich im „Vordringlichen Bedarf“ (VB), nicht aber in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung“ (VB-E) für Projekte, „die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb frühzeitig umgesetzt werden sollen“ (18).

Zur Erinnerung: Der BVWP 2030 – mit einer A 20 nur unter „VB“ – hat erst Ende 2016 Gesetzeskraft erlangt. Dennoch will das BMVI der A 20 nun eine engpass-mindernde Wirkung zuweisen. Sowohl BMVI-Staatssekretär Enak Ferlemann, zufällig auch CDU-Chef in der ostniedersächsischen A-20-Region, als auch sein Minister selbst bemühten sich gegenüber der Presse zwar, den Widerspruch zwischen BVWP 2030 und dem Gesetzentwurf aufzulösen – haben damit allerdings eher zu weiterer Verwirrung denn zu Aufklärung beigetragen. Man möchte vermuten, dass Transparenz und Nachvollziehbarkeit in Dobrindts Ministerium als entbehrliche Tugenden gelten.

Im „Stader Tageblatt“ führte Ferlemann die „Verkehrssituation rund um Hamburg“ ins Feld, um die angebliche Engpassbeseitigungsfunktion der A 20 zu belegen: „Wenn wir nicht schnell reagieren, droht dort der Verkehrsinfarkt“ (19). Diese Begründung darf als hanebüchen bezeichnet werden. Auch Dobrindt möchte sie offenbar nur ungern teilen. Im Interview mit der „Nordsee-Zeitung“ (NZ) wurde ihm die klar formulierte Frage gestellt, ob die Planung der A 20 vor allem beschleunigt werden solle, „um damit die Staus in und um Hamburg schneller minimieren zu können“. Der Minister antwortete mit folgender Sprechblase: „Mit unserer Initiative zur Planungsbeschleunigung konzentrieren wir den Klageweg (...) auf eine Instanz. (...) Das ist ein zentraler Schritt, um die Leistungsfähigkeit unserer Verkehrsinfrastruktur an neuralgischen Punkten sicherzustellen.“ Hamburg wird in dieser Antwort mit keiner Silbe erwähnt.

Eine weitere Interview-Frage der NZ zielte direkt auf den besagten Widerspruch: „Im BVWP 2030 gibt es eine Kategorie ‚Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung‘, die A 20 wurde aber nicht in diese Kategorie aufgenommen?“ Dobrindt: „Das Projekt A 20 ist eine Neubaumaßnahme, insofern kann hier keine rechnerisch ermittelbare Engpasssituation auf Autobahnen aufgelöst werden. Klar ist: Die Küstenautobahn A 20 ist und bleibt ein bedeutendes Straßenprojekt im Norden“ (20).

Die Rechenkünste des Ministers schreien geradezu nach einem Rückblick in die Zeit,

als der Wesertunnel – damals vorübergehend als „regionale Verbindung“ und nicht als Teil einer Autobahn schöngeredet – geplant wurde. Zu Beginn der 1990er-Jahre gingen die ersten Bedarfsberechnungen von einem Fahrzeugaufkommen von werktäglich 7800 Kraftfahrzeugen aus. Das war seinerzeit eine durchaus ernst zu nehmende Prognose – aber nicht hoch genug, um den Tunnel politisch durchsetzen zu können. Also wurde neu gerechnet, man zauberte 23.000 Fahrzeuge täglich herbei – und mit diesem Wert gelangte der Wesertunnel dann in den damaligen BVWP. Die 23.000-Prognose fußte unter anderem auf vorgeblichen Verkehrsstromänderungen von Bremer Brücken und von der Autobahn A 1 Hamburg-Bremen-Osnabrück in 50-80 Kilometern Entfernung zum Wesertunnel. Zusätzlich berief man sich auf „neu entstehenden Verkehr“, „allgemeine Wachstumserwartungen“ sowie eine „verkehrsfördernde Wirkung“ der damals bereits in Bau befindlichen Ostseeautobahn. Noch im Jahr 2015 fuhren übrigens bei weitem keine 23.000, sondern nur rund 16.500 Fahrzeuge am Tag durch den Wesertunnel. Man sieht: Im Engpass-Rechnen hatte das Verkehrsministerium schon immer eine „Eins“... (21).

Auch im Falle der A 20 bleibt dem heutigen Verkehrsminister, dem Staatssekretär und allen anderen Befürwortern der Autobahn nichts anderes übrig, als die Funktion „Engpassbeseitigung“ einfach zu behaupten, denn mit der im BVWP 2030 angewandten Bewertungsmethode kann sie nicht nachgewiesen werden. Doch kann und darf eine Behauptung als Begründung für eine erhebliche Beschneidung der Klagemöglichkeiten gegen ein so umstrittenes Projekt wie die A 20 herangezogen werden?

Noch brisanter wird diese Fragestellung, wenn man die A 20 aus der Perspektive des Umweltschutzes betrachtet. Laut Umweltbericht zum BVWP 2030 ist die A 20 das umweltschädlichste Straßenprojekt des gesamten Plans. Die A 20 wird insgesamt 4745 Hektar Fläche beanspruchen, sie bedroht mehrere wertvolle FFH-Gebiete und zerstört verkehrsarme unzerschnittene Räume in einer Größenordnung von rund 19.000 Hektar. Durch den Verkehr auf der A 20 werden rund 48.700 Tonnen CO₂ pro Jahr zusätzlich ausgestoßen. Das BMVI selbst beziffert den Umweltschaden, den die A 20 anrichten wird, auf 760,227 Millionen Euro (22).

Im BVWP 2030 gilt die durch ein Bauvorhaben ausgelöste hohe

Umweltbetroffenheit als K.-o.-Kriterium für die Einstufung in die Engpass-Beseitigungskategorie: „Projekte werden (...) nur dann in den VB-E eingestuft, wenn sie keine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen bzw. wenn naturschutzfachliche Probleme bereits umfassend in Planfeststellungsverfahren abgearbeitet wurden“ (18). Mit anderen Worten: Selbst wenn der BVWP 2030 der A 20 eine Funktion für die Engpassbeseitigung zugeschrieben hätte, so wäre sie dennoch nicht in der bevorzugt umzusetzenden Kategorie VB-E gelandet. Der immense Umweltschaden und die Tatsache, dass die weitaus überwiegende Zahl der A-20-Teilstücke noch gar nicht in Planfeststellungsverfahren ist, hätten ein unüberwindliches Hindernis darstellen müssen.

So liegt der Gedanke nahe, dass der Bundesverkehrsminister mit seinem aktuellen Gesetzentwurf den Versuch startet, die auch im BVWP 2030 festgeschriebenen Umweltziele ein weiteres Mal auszuhebeln. Die A 20 soll offenbar durch die Hintertür und mit einer fadenscheinigen Begründung auf eine vorteilhafte Position gehievt werden. Dieses politische Gebaren des BMVI ist bereits aus der Diskussion um den BVWP 2030 bekannt. Den Initiativen und Umweltverbänden gegen die A 20 sowie der „Schutzgemeinschaft ländlicher Raum Nord-West e. V.“ war es Grund genug, im Dezember vergangenen Jahres eine Beschwerde gegen den BVWP bei der Europäischen Kommission einzureichen – mit dem erklärten Ziel, ein Vertragsverletzungsverfahren vor dem





Rush Hour.

Im Großteil des Planungsgebietes der A 20.

Alternativen. Sind. Machbar.

eingegangen, so dass die Bürgerinitiativen gegen die A 20 sich gute Erfolgchancen ausrechnen. Die Initiativen unterstreichen ihr Engagement für umwelt- und klimafreundlichere Alternativen zur A 20 mit einer neuen Plakatserie unter dem signalstarken Motto: „Alternativen. Sind. Machbar.“ (23).

Im aktuellen Gesetzentwurf des BMVI paart sich erneut die Leichtfertigkeit gegenüber dem Umwelt- und Klimaschutz auf dramatische Weise mit der Ignoranz gegenüber Öffentlichkeit, Bürgern und Verbänden. So haben die Befürworter der A 20 in der Debatte um die Beschneidung der Klagemöglichkeiten das „überragende Gemeinwohlinteresse“ dieses Projekts herbeizitiert (19). Der Begriff des Gemeinwohls bildet den zentralen Rechtfertigungsgrund politischen Handelns. Die Problematik dieses Begriffs liegt aber darin, dass sein Inhalt in einer Demokratie niemals konstant definiert sein

worin das Gemeinwohl besteht. Jede von vornherein vorgegebene Inhaltsbestimmung liefe auf ein Politikverständnis à la Machiavelli hinaus – das kann und darf eine Demokratie sich nicht leisten.

Die Notwendigkeit eines stetigen Dialogs über den konkreten Inhalt des Gemeinwohlbegriffs wird am Beispiel eines Urteils anschaulich, welches das österreichische Bundesverwaltungsgericht unlängst gefällt hat. Das Gericht hat den Bau einer weiteren Startbahn des Flughafens Wien-Schwechat abgelehnt: „Der zuständige Senat (...) hat nach detaillierter Prüfung und Abwägung der öffentlichen Interessen entschieden, dass das öffentliche Interesse am Schutz vor den negativen Folgen des Klimawandels, insbesondere durch die hohe CO₂-Belastung, höher zu bewerten ist als die positiven öffentlichen (standortpolitischen und arbeitsmarktpolitischen) Interessen an der Verwirklichung des Vorhabens“ (24).

Die österreichischen Richter haben die Zeichen der Zeit erkannt. Dem deutschen Bundesverkehrsminister darf man eine vergleichbare Weitsicht bislang nur wünschen. ◀

Europäischen Gerichtshof gegen die Bundesrepublik Deutschland zu erwirken.

Nach Ansicht der Beschwerdeführer sind sowohl Aufstellungs-Verfahren als auch Inhalt des BVWP 2030 durch gravierende Verstöße gegen EU-Recht gekennzeichnet, das auch für Deutschland bindend ist. Darüber hinaus würden die Aarhus-Konvention zur Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren sowie die EU-Grundrechte-Charta missachtet. Schließlich habe das BMVI im Zuge der BVWP-Aufstellung sowohl bei der Prüfung der Umweltverträglichkeit als auch bei der europarechtlich vorgeschriebenen Prüfung von Alternativen versagt.

Dabei haben Bürgerinitiativen und Umweltverbände schon frühzeitig ein differenziertes Alternativenkonzept zur A 20 erstellt und in die Planungsverfahren eingebracht. Zu diesem Konzept gehören der Ausbau vorhandener Bundesstraßen, die Verlagerung insbesondere von Gütern auf bestehende Bahnstrecken und Wasserwege sowie gegebenenfalls deren bedarfsgerechter Ausbau. Die vorgeschlagenen Alternativen besitzen bestechende Vorteile gegenüber dem Bau einer neuen Autobahn: Sie können besser auf den tatsächlichen Bedarf abgestimmt werden, sind umweltfreundlicher und schonen das Klima. Darüber hinaus sind sie kostengünstiger und bewahren die Kaufkraft in den Regionen. Das Konzept wurde indes nicht einmal ernsthaft geprüft, geschweige denn weiter verfolgt.

Bei der EU-Kommission sind bereits mehrere Beschwerden gegen den BVWP 2030

kann. In einer demokratischen Staatsverfassung kann und muss durch gesellschaftlichen Diskurs immer wieder neu ermittelt werden,

ANMERKUNGEN:

1. Bundestag: Drucksache 18 / 11236 vom 20. Februar 2017
2. WATERKANT, Jg. 31, Heft 3 (September 2016), S. 29 ff.
3. Bundestag: Drucksache 18 / 9961 vom 13. Oktober 2016
4. WATERKANT, Jg. 7, Heft 2 (Juni 1992) sowie Jg. 11, Heft 2 (Juni 1996).
5. BMVI: Planungsbeschleunigung bei Bundesfernstraßen – https://kurzlink.de/bmvi_24-01-17
6. Bundesrat: Drucksache 71 / 1 / 17 vom 27. Februar 2017, S. 2
7. „Neue Osnabrücker Zeitung“ vom 9. März 2017 – https://kurzlink.de/noz_09-03-17
8. Bundestag: Plenarprotokoll 18 / 221 vom 9. März 2017, S. 22138-22140
9. BMVI: Reformkommission Bau von Großprojekten. Endbericht, Juni 2015 – https://kurzlink.de/bmvi_gp-bericht; Bundesregierung: Aktionsplan Großprojekte – https://kurzlink.de/breg_gp-plan
10. siehe hierzu den Beitrag auf Seite 17
11. Justus Randt: „Ausgebremst“; in: „Bremer Nachrichten / Weser-Kurier“ vom 3. Februar 2017
12. BVerwG: Jahrespressegespräch 2015, S. 1 – https://kurzlink.de/bverwg_pm-2015; Jahresbericht 2015, S. 12 – https://kurzlink.de/bverwg_pm-2016
13. Bundestag: Drucksache 18 / 11061 vom 26. Januar 2017, S. 1
14. Bundesfernstraßengesetz (FStRG) – https://kurzlink.de/fstrg_kompl, siehe Anlage
15. Bundestag: Drucksache 18 / 11236 vom 20. Februar 2017, S. 5
16. siehe Anm. 14, S. 13
17. siehe Anm. 13, § 17 e
18. BMVI: BVWP 2030 (Kabinettsplan) vom 3. August 2016, S. 12 – https://kurzlink.de/bmvi_bvwp_8-16
19. „Stader Tageblatt“ vom 13. Januar 2017 – https://kurzlink.de/std-tb_13-01-17
20. „Nordsee-Zeitung“ vom 11. Februar 2017
21. WATERKANT, Jg. 12, Heft 1 (März 1997), S. 32 ff.; Bundesanstalt für Straßenwesen: Dauerzählstelle Wesertunnel 2015 – https://kurzlink.de/bast_wt-2015
22. BMVI: Umweltbericht zum BVWP, März 2016, S. 132; Bundestag: Drucksache 18 / 9205 vom 18. Juli 2016, S. 2 f.; BMVI: Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP 2030
23. „Alternativen. Sind. Machbar.“ – Plakatserie der Initiativen gegen die Küstenautobahn – https://kurzlink.de/a22nie_plakate
24. Bundesverwaltungsgericht Republik Österreich: https://kurzlink.de/bvwg-at_piste3