

Home > Bundesverkehrswegeplan besteht eigene Umweltprüfung nicht

---

## Bundesverkehrswegeplan besteht eigene Umweltprüfung nicht

### Krautzberger: Deutlich mehr Gelder auf Schiene umschichten

**Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) verfehlt elf der zwölf im eigenen Umweltbericht gesetzten Ziele. Das ist das Ergebnis einer ersten Analyse durch das Umweltbundesamt (UBA): „Der Entwurf zeigt leider, dass Deutschland von einer integrierten, verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsstrategie mit anspruchsvollen Umweltzielen weit entfernt ist. Er muss dringend überarbeitet werden“, sagte UBA-Präsidentin Maria Krautzberger. Sie schlägt vor, mindestens 60 Prozent der Finanzmittel des Bundesverkehrswegeplans in die Schiene zu investieren; bislang sind dafür nur rund 42 Prozent vorgesehen. Der größte Teil geht in den Neu- und Ausbau von Straßen. „Durch den zu starken Fokus auf die Straße zementiert der Entwurf weitgehend die nicht nachhaltige Verkehrspolitik der vergangenen Jahre“, sagte Krautzberger.**

25.04.2016

Das zeige sich vor allem in einer bescheidenen Klimabilanz: Netto spart der Entwurf nur 0,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr. „Das ist für einen ambitionierten Klimaschutz zu wenig. Vor allem, wenn man bedenkt, dass der Verkehrssektor pro Jahr rund 162 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> verursacht und seine Emissionen seit 1990 kaum gemindert hat. Auch die im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 für den Verkehrssektor beschlossenen Maßnahmen müssen jetzt endlich auf den Weg gebracht werden, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen um sieben bis zehn Millionen Tonnen pro Jahr zu verringern“, sagte Krautzberger. Zwar sinken durch die Schienen- und Wasserstraßenprojekte die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors um eine Million Tonnen pro Jahr – gleichzeitig machen die vielen Straßenprojekte die Hälfte dieser Einsparung wieder zunichte.

Laut Berechnungen des UBA könnten bis zum Jahr 2030 bei einer ambitionierten Ausgestaltung des Bundesverkehrswegeplans alleine durch Verkehrsverlagerungen im Individual- und Straßengüterverkehr auf der Straße fünf bis zehn Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr eingespart werden. Das zeigt: Der Bundesverkehrswegeplan beeinflusst den Klimaschutz im Verkehr mittel- und langfristig ganz erheblich. Die Klimaschutzziele der Bundesregierung müssen deshalb bei seiner Ausgestaltung eine deutlich größere Rolle spielen.

Ähnlich kritisch sieht es beim Flächenbedarf aus. Laut Beschluss der Bundesregierung sollen bis 2020 statt der heute 69 Hektar Fläche pro Tag nur noch 30 Hektar durch Siedlung und Verkehr verloren gehen. Der Bundesverkehrswegeplan dürfte davon nur einen Anteil von 1,9 Hektar pro Tag beanspruchen, hat das UBA berechnet. Der aktuelle Entwurf überschreitet dieses Budget um rund 50 Prozent, landet bei etwa 2,9 Hektar pro Tag. Das UBA schlägt vor, von den 605 neu geplanten Straßenprojekten des vordringlichen Bedarfs 41 Projekte ganz zu streichen. Von den 22 Wasserstraßenprojekten müsste ein Projekt wegfallen. Alle zur Streichung

vorgeschlagenen Projekte beanspruchen viel Fläche, verursachen massive Nachteile für den Naturschutz sowie hohe Lärm-, Luftschadstoff- und Klimagasemissionen.

Bei aller Kritik sieht das UBA auch positive Entwicklungen: „Wir begrüßen ausdrücklich, dass die Investitionen für den Erhalt der bestehenden Verkehrswege gestärkt werden sollen“, so Krautzberger. „Auch die neue Kategorie für vordringliche Engpassbeseitigungen mit hohem volkswirtschaftlichem Nutzen begrüße ich, weil hier keine Projekte mit hoher Umweltbetroffenheit aufgenommen werden. Dadurch wird die Umwelt geschont.“ Viele der vorgeschlagenen Einzelprojekte im Schienenverkehr können zu einer nachhaltigen Mobilität beitragen. „Die Schaffung eines durchgängigen Netzes für Güterzüge mit 740 Meter Zuglänge sehen wir als sehr wichtige Maßnahme an. Dies erhöht die Produktivität des Schienengüterverkehrs und reduziert dessen Kosten“, so Krautzberger. „Denn ohne den Schienengüterverkehr werden wir unsere Klimaschutzziele nicht erreichen. Daher sollte dieses Projekt in den vordringlichen Bedarf aufgenommen werden.“

Die gesetzlich vorgeschriebene „Strategische Umweltprüfung“ gibt jeder Bürgerin und jedem Bürger erstmals das Recht, sich zu Bundesverkehrswegeplan und zugehörigem Umweltbericht bis zum 2. Mai 2016 zu äußern. „Ich wünsche mir, dass viele Menschen die Gelegenheit nutzen und sich kritisch mit dem Bundesverkehrswegeplan auseinandersetzen – insbesondere auch mit den möglichen Umweltfolgen. Viele Projekte belasten nicht nur die Umwelt, sondern bergen auch Gesundheitsrisiken.“

## Umweltbundesamt Hauptsitz

Wörlitzer Platz 1  
06844 Dessau-Roßlau  
Deutschland

---

## Links

- Stellungnahme online abgeben ([http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegeplan2030/StellungnahmeAbgeben/stellungnahme\\_node.html](http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegeplan2030/StellungnahmeAbgeben/stellungnahme_node.html))
- 

Wie war die Feinstaubbelastung der Luft 2015? An welchen Messstationen gab es Grenzwert-Überschreitungen? Unsere Animation fasst es zusammen.

## Umweltbundesamt

## Kontakt

Wörlitzer Platz 1  
06844 Dessau-Roßlau

*Telefon: +49-340-2103-0*

*Fax: +49-340-2103-2285*

*buergerservice@uba.de*

---

**Quelladresse (abgerufen am 26.04.2016):** <https://www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/bundesverkehrswegeplan-besteht-eigene>

Umweltbundesamt

Anhang zur Presseinformation Nr. 18/2016 vom 25.04.2016

„Bundesverkehrswegeplan besteht eigene Umweltprüfung nicht“

UBA: „BVWP 2030: Zur Einhaltung des Flächenziels von 1,9 h/Tag sollte auf folgende Projekte verzichtet werden:“

Projektnr.	Projektname g16 (BN/UBA, orange besondere UBA Auswahl)	Projektname 2	Projekttyp	Dringlichkeitsbeurteilung	Engriffsänge [km]	Nutzersumme [Mio. Euro]	Umwelt-Betroffenheit	Krit. 2.1 Naturschutz- vorrangflächen [ha]	Krit. 2.2 Natura 2000 [Anzahl Gebiete "nicht ausgeschlossen" ] 1	Krit. 2.2 Natura 2000 [Anzahl Gebiete "wahrscheinlich" ] 1	Krit. 2.3 UFR Kernräume [ha]	Krit. 2.4.1 UFR Großräume (feucht, trocken, Wald)	Krit. 2.4.1b UFR Großräume (Großräu- ger)	Krit. 2.4.1c UFR Achen/Korridore	Krit. 2.4.2 UFR Wiedervernetzung [Anzahl "wiedervernetzt" ] 1	Krit. 2.4.2 UFR Wiedervernetzung [Anzahl "nicht wiedervernetzt" ] 1	Krit. 2.5 Flächeninanspruchnahme [ha]	Krit. 2.6 ÜSG [km]	Krit. 2.7 WSG [km]	Krit. 2.8 UZVR [ha]	Krit. 2.9 Vorrangflächen Kultur und Landschaft [ha]
8173-G011-BY	Lichtenfels (A 73)	Zettlitz (B 289)	Neubau / Ausbau	V8	9,8	-9,00	hoch	16,4	0	0	7,3	4,6	0,0	0	0	0	36,8	0,4	0,0	0,0	1,6
831-G30-BW	Breisach	Freiburg	Neubau	V8	12,3	-0,30	hoch	3,4	0	0	12,7	4,5	4,7	2	-	-	37,4	0,0	0,0	0,0	0,3
8181-G10-ST	OU Zschesen-Walldorf	Merseburg	Neubau	V8	11,8	33,50	hoch	11,4	1	1	5,0	3,4	0,0	0	-	-	39,7	0,1	0,0	0,0	42,6
88-G10-NW	Dinslaken (A 59)	Wesel (B 58)	Neubau	V8	14,9	1,00	hoch	13,8	0	0	11,7	1,5	0,0	0	-	-	40,7	1,1	0,0	0,0	23,2
A98-G100-BW-T 2-6W	Rheinfelden - Schwörstadt	(Bergtrasse / BAB)	Neubau	V8	7,3	-188,10	hoch	3,2	0	1	0,3	1,1	5,6	0	-	-	46,5	0,0	0,0	0,0	0,0
8167/B117-G10-88-78-88	OU Finowfurt	und OU Eberswalde	Neubau	V8	20,6	-7,50	hoch	0,8	0	0	7,6	11,1	8,3	1	-	-	50,9	0,0	0,0	0,0	22,1
81/866-G20-NW	Horn/ Bad Meinberg	Barntrop	Neubau / Ausbau	V8	17,0	-1,30	hoch	2,1	1	0	6,8	4,8	6,6	0	0	0	51,9	0,0	0,5	0,0	95,3
8015-G070-BY-T 01-BY	O-OU Landshut (A52 - 8299)		Neubau	V8	11,0	-36,40	hoch	4,7	0	1	4,2	0,8	6,6	0	-	-	56,1	0,0	0,0	0,0	0,0
A33-G10-NI	Osnabrück (A 1)	Osnabrück/Bel m	Neubau	V8	9,6	-31,60	hoch	26,0	0	2	0,0	0,0	6,9	0	-	-	58,8	0,0	0,9	0,0	96,7
A001-G10-NW-RP-T02-NW-RP	AS Adenau (L10)	AS Lommersdorf (L115) (Anteil NW)	Neubau	V8	10,5	-10,60	hoch	51,6	0	0	16,0	8,6	8,8	0	-	-	59,5	0,0	0,0	1.148,1	105,4
8388-G020-BY	Ismaning	Taufkirchen	Neubau	V8	20,5	13,30	hoch	3,6	1	0	13,3	12,7	3,6	0	-	-	59,8	0,1	0,0	0,0	2,6
8107/B174-G20-SN	Reitzenhain	AS Chemnitz-Ost	Neubau	V8	16,9	17,30	hoch	6,8	5	0	0,0	0,0	5,5	0	-	-	68,3	0,0	0,0	0,0	30,5
8026-G044-BY-T 01-BY	AK Schweinfurt/W ernerck (A 7)	Karlstadt	Neubau	V8	19,0	-0,30	hoch	15,3	0	1	32,9	17,6	12,0	0	-	-	69,4	0,0	0,0	0,0	0,0
8016-G040-BY	Günzburg (A 8)	Donauwörth	Neubau	V8	19,2	0,70	hoch	2,3	0	0	2,7	1,3	1,9	1	-	-	70,7	0,9	0,0	49,3	0,0
887-G20-ST	Naumburg	Lgr. ST/TH	Neubau	V8	28,0	-2,20	hoch	1,6	2	0	3,9	5,7	3,2	2	-	-	72,1	0,0	0,0	32,2	142,8
8187-G11-ST	OU Jessen	Mühlanger	Neubau	V8	22,3	6,50	hoch	0,7	0	0	0,1	0,0	9,1	0	-	-	74,8	1,7	0,0	96,3	27,6
A001-G10-NW-RP-T01-RP	AS Kelberg (B 410)	AS Adenau (L10)	Neubau	V8	11,6	-6,00	hoch	42,0	0	0	36,1	5,3	9,9	0	-	-	75,2	0,0	0,0	4.584,0	128,9
8187-G21-ST	AS Conwig	Wittenberg	Neubau	V8	23,7	6,40	hoch	2,3	0	1	19,8	5,6	16,2	0	-	-	76,0	0,0	0,0	420,8	143,0
A98-G100-BW-T 2-6W	Schwörstadt - Tengen	(I. Fahrbahn)	Neubau	V8	25,8	-188,10	hoch	11,6	3	3	10,3	12,1	17,4	2	-	-	78,9	0,0	0,1	0,0	122,2
8002-G080-BY	Osttangente Augsburg		Neubau	V8	25,6	-29,70	hoch	19,1	2	0	9,4	4,7	3,6	0	-	-	82,2	0,0	0,0	0,0	1,0
829n-G50-BW-BY	Röttingen	Nördlingen	Neubau	V8	23,0	11,60	hoch	29,8	0	1	12,9	7,3	14,2	0	-	-	85,7	0,7	3,3	0,0	1,0
8189n-G30-MV-88	Mirow	AS Wittstock/Dosse (A 19)	Neubau	V8	37,9	-0,50	hoch	2,3	0	0	12,4	15,0	25,0	1	-	-	97,7	0,0	0,0	12.282,1	60,8
8210-G10-NI	AS Niepe (A 11)	n Aurich	Neubau / Ausbau	V8	33,4	-31,50	hoch	0,0	0	1	11,1	3,2	0,0	0	0	0	98,6	0,0	0,0	0,0	0,9
87/B180-G10-T H-STSN	Frohburg (A 72)	Zeititz (A 9)	Neubau	V8	39,7	-10,50	hoch	0,6	2	0	5,9	4,6	2,0	0	-	-	107,0	1,0	0,0	0,0	42,8
831-G10-BW	Überlingen	Immenstaad	Neubau / Ausbau	V8	26,9	16,60	hoch	3,0	5	1	3,9	0,0	3,8	0	0	0	111,1	0,8	0,0	0,0	60,0
A14-G20-ST-88-T2-88	Lgr. ST/88	AS Karlsruhe	Neubau	V8	19,4	-190,30	hoch	135,5	0	1	16,4	15,8	12,6	0	-	-	111,2	0,0	0,0	1.432,8	133,2
865-G10-NW-NI	Stirpe-Oeningen (B 51)	Bad Nenndorf (A 2)	Neubau	V8	39,1	22,50	hoch	0,0	0	0	1,3	1,6	0,0	0	-	-	115,5	2,0	1,0	0,0	84,8
896-G10-88	Kreuz Oranienburg (A 10)	Lgr. 88/MV	Neubau	V8	37,9	-48,80	hoch	32,6	0	0	5,5	13,4	15,8	4	-	-	140,1	0,0	0,0	1.007,7	120,9
A094-G040-BY	AK München-O	AS Pocking	Neubau / Ausbau	V8	47,8	-89,90	hoch	11,4	0	2	18,2	7,5	11,6	0	1	0	210,3	0,0	0,0	97,1	0,0
8213-G10-NI	AS Meggen (A 31)	AS Cloppenburg (A 1)	Neubau / Ausbau	V8	86,1	-111,30	hoch	49,3	0	1	12,0	3,9	28,9	2	0	0	308,8	1,0	0,0	98,2	47,4
A14-G20-ST-88-T1-ST	AS Dalenwarleb en	(Lgr. ST/88)	Neubau	V8	68,2	-190,30	hoch	19,1	0	2	35,7	5,5	20,1	0	-	-	364,3	2,2	0,0	9.847,1	222,6
A39-G10-NI	AS Löneburg-N (B 216)	AS Weyhausen (B 188)	Neubau / Ausbau	V8	116,4	-157,60	hoch	4,7	1	2	5,7	1,7	57,5	0	0	0	645,9	0,0	0,0	5.603,0	43,9
A20-G10-NI-SH	AD A28/A20 (Westertede)	Hohenfelde (A 23) mit A 26	Neubau	V8	158,2	498,80	hoch	1,6	4	0	15,9	5,9	14,0	0	-	-	870,9	0,0	0,5	18.941,4	76,7
8271n-G20-RP	Grünstadt	Bad Dürkheim	Neubau	V8	6,9	-2,50	mittel	14,8	1	2	0,8	0,0	0,0	0	-	-	16,6	0,9	0,0	0,0	11,7
AS-G20-HE-T2-HE	AD Reiskirchen	AD A 5/A 49	Ausbau	V8	22,5	-29,20	mittel	-	3	0	-	-	-	-	0	2	37,6	-	-	-	-
A20-G10-HI	AK Hamburg-Söder elbe	AD/AS Hamburg-Sküllhorn	Neubau	V8	9,7	-76,60	mittel	0,6	1	0	15,0	1,9	0,0	0	-	-	41,6	0,0	0,0	0,0	20,7
864-G20-NW	Brakel	Holzminde	Neubau	V8	12,4	13,30	mittel	12,1	0	0	1,5	8,1	9,5	0	-	-	49,3	0,8	0,0	0,2	65,5
A21-G20-SH-NI-T1-SH	AK Bargtheide	AK Schwarzenbek (A 21/A 24)	Neubau / Ausbau	V8	19,8	-107,40	mittel	0,3	5	0	3,2	0,2	1,0	0	0	0	64,4	0,0	0,0	0,0	45,6
A008-G010-BY-T 2-BY	AS Holatirchen	AD Inntal	Ausbau	V8-E	31,2	-38,70	mittel	-	5	0	-	-	-	-	2	0	62,4	-	-	-	-
A0045-G10-NW-HE	AS Haiger/Burbach	AK Gembach	Ausbau	V8-E	57,9	-50,90	mittel	-	9	0	-	-	-	-	1	0	70,0	-	-	-	-
A67-G10-HE	AD Mönchhof	AS Lorsch	Ausbau	V8-C	44,8	-42,90	mittel	-	7	2	-	-	-	-	0	0	73,7	-	-	-	-
W37	Ausbau der Havel-Göden-Wasserstraße	Ausbau	Kanalausbau	V8	124,6	5,5	hoch	52,5	7	2	4,9	0,0	0,0	0	0	0	61,0	0,0	21,8	0,0	68,0

Für das Schienenprojekt Hamburg/Bremerhaven-Hannover geht das UBA von der Variante 2-003-VOZ Optimiertes Alpha-E aus. Die dafür beanspruchte Fläche wird vom UBA auf ca. 200 Hektar geschätzt.

Verkehrsträger	Summe Anzahl Projekte im VB / VB-E	Anzahl Projekte im VB / VB-E mit Umweltbetroffenheit mittel/gering oder bereits planfestgestellt, abzüglich von 8 Projekten, die zwar nicht die Gesamtbelastung "hoch" erreichen, jedoch bei Kriterien 2.1, 2.2 oder 2.3 als sehr problematisch eingestuft werden	Anzahl Projekte im VB / VB-E mit Umweltbetroffenheit hoch und noch nicht planfestgestellt			Anzahl verbleibender Projekte im VB / VB-E nach Abzug der Projekte mit "Umweltbetroffenheit hoch" und dem höchsten Flächenverbrauch
			gesamt	davon Auswahl derjenigen 29 Projekte mit der höchsten Flächen-Inanspruchnahme und gleichzeitig hoher Umweltbetroffenheit (d.h. 30% der Projekte mit hoher Umweltbetroffenheit) zzgl. der 8 problematischen Projekte mit hoher Betroffenheit in den Kriterien 2.1, 2.2 oder 2.3; <b>Votum:</b> Aus dem VB in den WB verschieben	davon übrige Projekte, wobei 1 Schienenprojekt durch eine flächensparende Variante ausgetauscht wurde.	
VB/VB-E Fernstraßen	<b>605</b>	516	89	<b>41</b>	48	564
VB Schiene	17	9	8	0	8	17
VB Schiene Reserve					0	0
VB Wasserstraße	<b>22</b>	18	4	<b>1</b>	3	21
Summe VB	644	543	101	42	59	602
Anteil an Projekten im VB	100,0%	84,3%	15,7%	6,5%	9,2%	93,5%

Verkehrsträger	Flächeninanspruchnahme (FIA) der Projekte im VB-E / VB absolut [Hektar]	FIA der Projekte im VB / VB-E [Hektar pro Tag]	Anzahl Projekte im VB / VB-E mit Umweltbetroffenheit mittel/gering oder bereits planfestgestellt, abzüglich von 8 Projekten, die zwar nicht die Gesamtbelastung "hoch" erreichen, jedoch im Hinblick auf die Kriterien 2.1, 2.2 oder 2.3 als sehr problematisch eingestuft werden	Anzahl Projekte im VB / VB-E mit Umweltbetroffenheit hoch und noch nicht planfestgestellt, zzgl. der 8 problematischen Projekte mit hoher Betroffenheit in Kriterien 2.1, 2.2 oder 2.3			FIA verbleibender Projekte im VB / VB-E nach Abzug der Projekte mit "Umweltbetroffenheit hoch" und dem höchsten Flächenverbrauch	Flächeninanspruchnahme (FIA) der verbleibenden Projekte im VB-E / VB absolut [Hektar]			
				gesamt	davon Auswahl derjenigen 29 Projekte mit der höchsten Flächen-Inanspruchnahme und gleichzeitig hoher Umweltbetroffenheit (d.h. 30% der Projekte mit hoher Umweltbetroffenheit) zzgl. der 8 problematischen Projekte mit hoher Betroffenheit in den Kriterien 2.1, 2.2 oder 2.3; <b>Votum:</b> Aus dem VB in den WB verschieben	davon übrige Projekte, wobei 1 Schienenprojekt durch eine flächensparende Variante ersetzt wurde					
VB/VB-E Fernstraßen	13.317,4	2,431	1,357	1,074	0,874	0,200	1,56	8.528,0			
VB Schiene	2.050,6	0,374	0,041	0,334	0,046	0,287	0,33	1.796,6			
VB Schiene Reserve	261,0	0,048	0,048			0,000	0,05	261,0			
VB Wasserstraße	90,8	0,017	0,003	0,014	0,011	0,002	0,01	29,8			
Summe VB	15.719,8	2,869	1,448	1,421	0,932	0,489	<b>1,94</b>	<b>10.615,4</b>	Dies entspricht dem 30-Hektar-Ziel		
		100,0%	50,5%	49,5%	32,5%	17,1%	67,5%				

Stand: 21.04.2016