hintergrund

BUND
FREUNDE DER ERDE
Bund für Umwelt und
Naturschutz Deutschland e.V.
Landesverband
Schleswig-Holstein

BUND-Initiative für effiziente und umweltgerechte Fernstraßen-Investitionen 2011 – 2015

Kiel, Oktober 2011

BUND-Initiative für effiziente und umweltgerechte Fernstraßen-investitionen in Schleswig-Holstein 2011-2015

Stand: 26.10.2011

Die in diesem Jahr geführte Diskussion um die Sinnhaftigkeit und Finanzierbarkeit von Stuttgart 21 hat gezeigt, dass das vom BUND seit Jahren geforderte Umdenken bei Umfang und Verteilung von Investitions- und Erhaltungsmitteln im Verkehrsinfrastrukturbereich erst langsam bei den Verantwortlichen in Politik und Gesellschaft angekommen ist. Projekte wie die Feste Fehmarnbelt-Querung (FFBQ) oder die A 20 geben auch in Schleswig-Holstein Anlass zur Sorge, wie solche irrsinnigen Großprojekte in Zeiten klammer Staatskassen überhaupt noch finanziert geschweige denn von den kommenden Generationen überhaupt erhalten werden können. Davon einmal abgesehen verursachen solche Projekte große Umweltschäden die zusätzlich mit enormem Finanzierungsaufwand gemildert oder ausgeglichen werden müssen.

Der BUND Landesverband Schleswig-Holstein und dessen Arbeitskreis Verkehr haben zusammen mit dem Bundesverband des BUND dieses Hintergrundpapier erstellt und machen darin einen Vorschlag für eine effiziente und umweltgerechtere Fernstraßeninvestitionspolitik für Schleswig-Holstein. Da dieses Papier auf Basis etlicher umfangreicher Zahlenwerke entstanden ist und eine Fülle von Kennzahlen enthält, sind die wichtigsten davon in einer Übersicht mit Quellenangabe am Ende der Zusammenfassung (Kapitel V) aufgeführt worden.

I. Einleitung

Für den Bau und Betrieb von Bundesfernstraßen gibt die Bundesregierung jedes Jahr 5,7 Mrd. Euro aus, davon etwa 81 % (4,9 Mrd. Euro) für Neubau und Erhalt. Mit durchschnittlich 136 Mio. Euro erhält Schleswig-Holstein (SH) einen der geringsten Anteile dieser Investitionsmittel und hat mit 533 km Bundesautobahnen und 1.560 km Bundesstraßen (Stand: 2011) auch den zweitkleinsten Streckenanteil am bundesdeutschen Fernstraßennetz unter den Flächenländern. SH muss daher genau überlegen, wo es diese Mittel bei Bau und Unterhalt von Bundesfernstraßen einsetzt.

Bisher gab es in SH jedoch keine langfristig angelegte Investitions- und Erhaltungsstrategie für die Bundesfernstraßen. So wurde im letzten Fünfjahresplan (Investitionsrahmenplan 2006-10) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) für SH ein Finanzbedarf von 701 Mio. Euro für die Fertigstellung bzw. den Neubau von Straßenbauprojekten ausgewiesen. Dem Land wurden dazu vom Bund anstelle der notwendigen 140 Mio. Euro jedes Jahr im Durchschnitt lediglich 61 Mio. Euro überwiesen. Führt man sich zusätzlich die 3,35 Mrd. Euro vor Augen, die insgesamt für die 72 von SH im Bedarfsplan des aktuellen Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2003, Laufzeit 15 Jahre) eingestellten Straßenbauprojekte notwendig wären, so werden die hoffnungslos überzogenen Wunschvorstellungen der Landespolitik hinsichtlich Umfang und Finanzierbarkeit von immer neuen Autobahnen und Bundesstraßen deutlich sichtbar.

Eine Neuausrichtung der Fernstraßen-Investitionspolitik ist in SH, aber auch im Bund, unverzichtbar. Erstens, um zu einer besseren Abstimmung von Finanz- und Aufgabenplanung und damit zu einer realistischen Planung zu kommen und zweitens muss aus Gründen des Natur- und Umweltschutzes auf Neubauplanungen und Prestigeprojekte verzichtet werden (in vielen Fällen gibt es kostengünstigere und umweltverträgliche Ausbaualternativen), auch um mehr Mittel für die dringende Erhöhung der Investitionen in den Straßenerhalt zu sichern. Nur so lässt sich ein Substanzverlust der Straßen und Brücken verhindern. In den letzten zehn Jahren wurde auf Bundesebene und in Schleswig-Holstein zu wenig in den Bestandserhalt von Straßen und Brücken investiert, weil Straßenbauverwaltung und Politik zu hohe Summen für Neubauprojekte ausgegeben hatten.

II. Investitionspolitische Ziele in Bund und Land und ihre Umsetzung

a) Die offiziellen Ziele und Prioritäten der Politik

Der Koalitionsvertrag für die Bundesregierung aus CDU, CSU und FDP für die 17. Legislaturperiode verspricht, „den Mobilitätsbedürfnissen ebenso Rechnung zu tragen „wie den Anforderungen von Klima-, Umwelt-, und Lärmschutz“. Er verlangt eine Priorisierung von Straßen-Investitionsprojekten:

- „Erhalt vor Neubau (Beendigung Substanzverlust)“
- „Beseitigung bzw. Ertüchtigung von Engpässen, Knoten, Hauptachsen, Hinterlandanbindungen für Häfen“
- „gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit“

Im Einvernehmen mit dem betroffenen Bundesland sollen „Bundesstraßen mit geringer Fernverkehrsrelevanz“ zurückgestuft (!) werden. Auch eine bessere Auslastung hoch frequentierter Autobahnabschnitte soll durch Ausrüstung mit Verkehrssteuerungs- und Verkehrsmanagement-systemen erreicht werden. „Wo immer dies sinnvoll ist“, will die Bundesregierung zudem „die Verlagerung von Verkehren auf Schiene und Wasserstraße fördern“.

Der Koalitionsvertrag der schwarz-gelben Landesregierung in SH für die 17. Wahlperiode bekennt sich unter dem Punkt Schienenverkehr zur Stärkung des Güterverkehrs auf der Schiene, da er „als umweltverträgliche Alternative zum klassischen Straßentransport an Bedeutung gewinnen wird.“ Auch erkennt sie die Bedeutung von umsteigefreien, durchgehenden Verbindungen für den Pendlerverkehr an.

Weiter sollen alle Verkehrsträger (allerdings lediglich logistikorientiert) aufeinander abgestimmt ausgebaut und bedarfsorientiert miteinander vernetzt werden. Dazu sollen, allerdings nur im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten, u.a.:

- das Radwegenetz erweitert,
- Maßnahmen zur Entwicklung der Elektromobilität unterstützt, sowie
- der Einsatz moderner Leitsysteme vorangetrieben werden.

b) Die Wirklichkeit: Die Bundesregierung setzt keine Prioritäten

Der Auf- und Ausbau eines flächendeckenden Fernstraßennetzes in SH – wie im restlichen Bundesgebiet auch – kann als nahezu abgeschlossen gelten. Die Erreichbarkeit des nächsten Autobahnanschlusses lag in Deutschland bereits 2004 im Durchschnitt bei 11 Minuten (9 Minuten in Agglomerationen, 17 Minuten im ländlichen Raum). Trotz dieses hohen Ausbaustandes hält das BMVBS an einem unstrukturierten Maximalausbau des Fernstraßennetzes in Deutschland fest.

Im Herbst 2010 erfolgte die Überprüfung der Bedarfspläne für die Schienenwege des Bundes und die Bundesfernstraßen. Bei den Schienenwegen wurde eine Einzelfallprüfung aller noch nicht im Bau befindlichen Projekten durchgeführt. Ein Viertel der überprüften Schienenprojekte wurde nicht mehr als Bedarf eingestuft.

Anders als bei den Schienenwegen wurde bei der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen nicht jedes einzelne Straßenbauprojekt, sondern pauschal nur der Gesamtbedarf aller Projekte auf ihre Wirtschaftlichkeit und ihren Bedarf hin überprüft. Somit wurden alle noch nicht realisierten Projekte sowie die des Vordringlichen und Weiteren Bedarfs im Umfang von 49 Mrd. Euro ohne jegliche Änderung weiterhin für bauwürdig befunden. Deshalb soll laut BMVBS die Priorisierung im Rahmen des kommenden Fünfjahresplans (Investitionsrahmenplan 2011-15) bzw. durch Investitionsprogramme und im Rahmen der Abstimmungen mit den Ländern erfolgen.

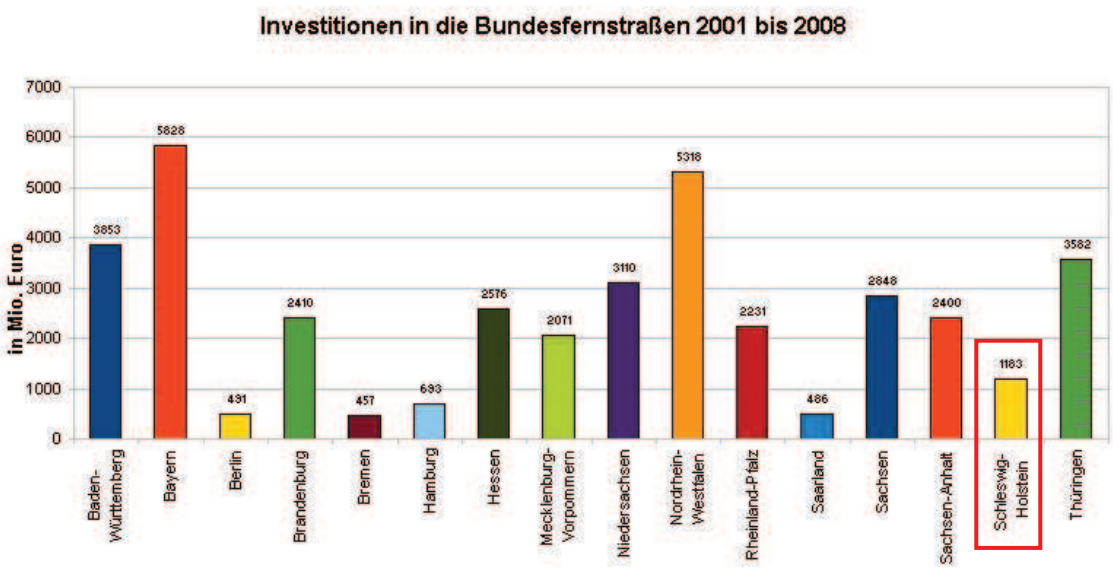

Abb.1 Investitionen Bundesfernstraßenprojekt nach Bundesländern 2001-08 (Quelle: Bundesregierung)

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer praktiziert damit weiterhin eine Priorisierung von Bauprojekten auf Basis von Mittelzuweisungen, die nicht zu der von der Bundesregierung verkündeten Maxime „Erhalt vor Neubau (Beendigung Substanzverlust)“ passt. Entsprechend dieser seit zehn Jahren im BVWP 2003 unverändert festgelegten Länderquoten, flossen zwischen 2001 und 2008 insgesamt 1,183 Mrd. Euro an Fernstraßeninvestitionsmittel (Bau und Unterhalt) aus dem Bundeshaushalt nach Schleswig-Holstein (s. Abb.1). Von dieser Summe wurden 463 Mio. Euro für Investitionen in Bedarfsplanprojekte verwendet.

In welche Projekte dabei das Geld konkret floss und welche Prioritäten im Rahmen der Projekte des Vordringlichen Bedarfs gesetzt wurden, blieb dem Land Schleswig-Holstein im Wesentlichen selbst überlassen.

Zusätzlich muss auch für den Bereich des Umweltschutzes konstatiert werden, dass die dem BVWP 2003 zugrundeliegenden klaren verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Ziele hinsichtlich der Verringerung der Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen sowie der Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen (vor allem CO2) im Gegensatz zur vorhergehenden großen Koalition in der Vereinbarung der aktuellen schwarz-gelben Koalition keinen Niederschlag mehr gefunden haben. Somit wurde auch im umweltpolitischen Sektor eine klare Prioritätensetzung versäumt.

c) Der Bundesverkehrsminister verfehlt die eigenen Ziele beim Fernstraßenbau

Für den BUND gibt es sieben Fehlentwicklungen, die dringend korrigiert werden müssen:

- Dass laut Bundesverkehrsministerium noch immer Projekte im Umfang von 49 Mrd. Euro (von ursprünglich 51 Mrd. Euro „Vordringlichem Bedarf“ des Bedarfsplan 2001-2015) bis 2015 zur Umsetzung anstehen, zeigt, dass der anerkannte „Bedarf“ völlig überzogen und mehr Wunschdenken ist als rationalen Kriterien zu entsprechen. Man hält an einer viel zu großen Projektmenge fest. Allein in SH wurden aus dem aktuellen Bedarfsplan ca. 59 % (24 Straßenbauprojekte) des Vordringlichen Bedarfs bzw. des Bedarfs mit Planungsrecht noch nicht begonnen oder fertig gestellt. (Stand: 10/2010).

  Deshalb muss eine Vielzahl umweltkritischer Projekte gestrichen bzw. umweltverträglich und kostensparend umgeplant werden. Der BUND Schleswig-Holstein hat dazu eine Streichliste mit 20 besonders umweltkritischen Straßenbauprojekten in einer Größenordnung von knapp 1,641 Mrd. Euro erstellt (s. Anlage zu diesem Dokument).

- Der Neubau von Bundesfernstraßen geht auf Kosten von Investitionen in den Straßenerhalt. Dieser ist jedoch dringend notwendig, da auch in Schleswig-Holstein der stark zunehmende Güterverkehr mit Lkw den Straßenoberbau der Autobahnen und Bundesstraßen maßgeblich um ein tausendfaches schneller zerstört als angenommen: Die Erhaltungsinvestitionen lagen in SH zwischen 2005 und 2008 mit durchschnittlich 65,3 Mio. Euro jährlich um fast 7,5 Mio. Euro bzw. um 10,3 % unter dem entsprechend dem Länderanteil im Bundesverkehrswegeplan vorgegebenen Investitionsvolumen von 72,8 Mio. Euro. Laut BUND-Berechnungen sind sogar 90 Mio. Euro jährlich notwendig. Eine Erhöhung der Erhaltungsinvestitionen ist dringend erforderlich.

- Unwirksame Ortsumfahrungen: Die Investitionen in die Ortsumfahrungen (OU) gehen, ohne großteils nennenswerte Wirkung zu entfalten, zu Lasten des Ausbaus der Knoten und der belasteten Strecken. Von 717 ursprünglich im Bedarfsplan enthaltenen OU haben laut einer städtebaulichen Bewertung von zweistreifigen Bundesstraßenumfahrungen des BMVBS nur knapp 20 % (ca. 143 Projekte) eine hohe bis herausragende Entlastungswirkung für die Orte (s. Abb.2).

Mittlerweile ist die Zahl im Bedarfsplan auf 850 OU gestiegen, von denen bis 2010 ca. 36 % oder 310 OU gebaut wurden oder im Bau sind. Damit sind bundesweit schon mehr als das Doppelte der eigentlich sinnvollen OU gebaut worden. SH hat mit 6 bereits die Hälfte seiner vordringlichen OU-Projekte umgesetzt und damit das sinnvolle Maß „erfüllt“.

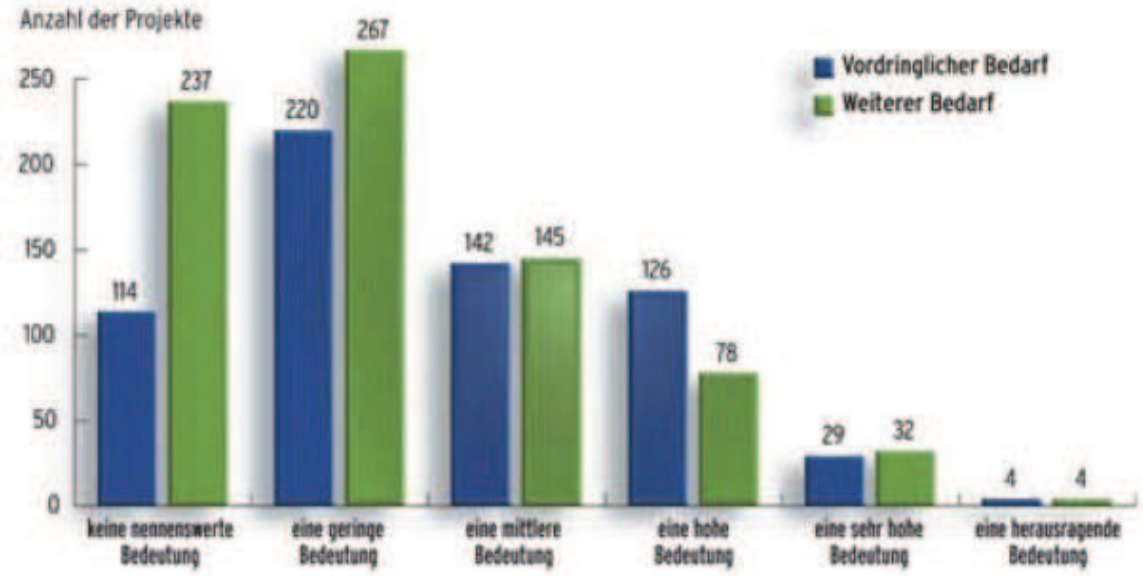

Abb.2 Überprüfung von 1.400 zweistreifigen Bundesstraßenumfahrungen (Quelle: BMVWB)

- In § 4 des FstrAbG wird für die Bedarfsplanprüfung eindeutig gefordert: „In die Prüfung sind die bei der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus, einzubeziehen.“ Es wurden jedoch bisher für keines der in Schleswig-Holstein als umweltkritisch eingestuften 13 Projekte (Investitionsvolumen: 508 Mio. Euro) die im Bedarfsplan geforderten Ausbau-Alternativen entwickelt.

- Der Anteil der auf der Schiene transportierten Güter am Gesamtgüterverkehr hat sich entgegen aller Versprechungen nicht erhöht: Dem aktuellen Bedarfsplan für die Fernstraßen legt das BMVBS eine Verkehrsprognose für das Jahr 2025 zu Grunde, die im Widerspruch zu seinem Ziel der Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die Schiene steht. Darin wird einen Rückgang des Marktanteils des Schienengüter-Fernverkehrs um knapp ein Prozent sowie ein Wachstum des Straßengüter-Fernverkehrs um ca. 5 % prognostiziert (s. Tab.1).

  Von 1995 bis 2009 sank der Anteil des Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehrs an der Güterverkehrsleistung in SH um 9,7 % auf 1.858 Mio. tkm/a. Die Straßengüterverkehrsleistung stieg im gleichen Zeitraum um 26 % auf 8.700 Mio. tkm/a an. Dem entspricht auch, dass das deutsche Schienennetz in den letzten 19 Jahren um 17,4 % schrumpfte. Zum Vergleich: In SH wurden in den letzten 9 Jahren 44 km Autobahnen zusätzlich neu gebaut.

Personenverkehrs-leistung in Mrd. Pkm	**2004**	**2004 in %**	**2025**	**2025 in %**
MIV	887,1	81,3	1029,7	79,0
SPV	72,9	6,7	91,2	7,0
ÖSPV	82,8	7,6	78,7	6,0
Luft	48,4	4,4	103	7,9
SUMME	1091,2	100	1302,6	100
Leistung Güterverkehr in Mrd. tkm	**2004**	**2004 in %**	**2025**	**2025 in %**
Schiene	91,9	16,8	151,9	16,2
Straßengüter-Fernverkehr	366,5	66,9	675,6	72,1
Binnenschiffe	63,7	11,6	80,2	8,6
Zwischensumme FernV	522,1		907,7	
Straßengüter-Nahverkehr	25,9	4,7	28,8	3,1
Summe	548	100	936,5	100,0

Tab.1 Verkehrsleistungen 2004 / 2025, Bedarfsplanüberprüfung 11.11.2010 (Quelle: BMVBS)

Beim Güterverkehr wird besonders deutlich, dass die Investitionen in den Fernstraßenbau einen klar erkennbaren negativen Umwelteffekt auf die CO_2-, Schadstoff- und Lärmemissionen haben werden. In der Bedarfsplanüberprüfung, in der das Autobahnnetz in der maximalen Ausbaustufe (inklusive aller Projekte des Weiteren Bedarfs) unterstellt wird, wird das gesamte Einsparpotential beim CO2-Ausstoß trotz bereits angenommener optimaler Effizienzsteigerungen bei der Fahrzeugtechnik und der Verkehrsabwicklung durch den starken Anstieg des Straßengüterverkehrs - der überwiegend auf Bundesfernstraßen stattfindet – kompensiert.

- Sowohl historisch betrachtet als auch mit Blick auf das Trans-European Transport Network (TEN-T) gibt es in Schleswig-Holstein strukturell eine gewachsene Nord-Süd-Ausrichtung der Verkehrsströme. Sowohl die Verbindung der Häfen zum Binnenland als auch die traditionellen Handelsrouten nach Dänemark verliefen und verlaufen von Nord nach Süd. Einzig und allein der 1895 eröffnete Nord-Ostsee-Kanal bildet hier eine Ausnahme. Er verbindet die klassischen Küstenseeschiff-fahrtsrouten entlang der Nord- und Ostseeküste. Umso unverständlicher ist es, dass sowohl die Landes- als auch Bundespolitik versucht, diesen Verkehrskorridoren mit der A 20 und der Fehmarnbelt-Querung (FBQ) ihre Effizienz und Konkurrenzfähigkeit zu nehmen. Der gleichzeitige Ausbau der Nord-Süd- als auch Ost-West-Straßenkorridore ist ineffizient, nicht zu finanzieren und fördert einseitig den umweltschädlichen Lkw-Transport zwischen den Häfen.

  Allein die Hinterlandanbindung der FBQ und der Ausbau der A 20 kosten zusammen 1,014 Mrd. Euro. Bei den derzeit Schleswig-Holstein jährlich zur Verfügung stehenden Straßeninvestitionsmittel in Höhe von 61 Mio. Euro würde die Fertigstellung allein dieser zwei Projekte 17 Jahre dauern. Daher müssen die wenigen zur Verfügung stehenden Mittel zielgerichtet in der Engpassbeseitigung und Optimierung der vorhandenen Korridore im bestehenden Schienen(güter)-verkehrsnetz eingesetzt werden.

- Die Koalitionsparteien hatten sich 2009 verpflichtet, ein Bundesprogramm zur Wiedervernetzung von Lebensräumen zu entwickeln. Durch Straßen zerschnittene Lebensräume sollen dabei durch den Bau von Grünbrücken wieder verbunden werden um so z.B. die Inzucht in verinselten Lebensräumen zu verhindern. Der BUND hatte dazu zusammen mit andern Verbänden dem Bundesverkehrsministerium 2009 Vorschläge für die wichtigsten Standorte von Grünbrücken in Schleswig-Holstein übergeben und gefordert, 17 Grünbrücken und andere Querungshilfen bis 2020 zu errichten (Investitionsvolumen: ca. 85 Mio. Euro).

  Der Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer blockiert derzeit jedoch die Umsetzung des Programms mit der Begründung, Prioritäten bei der Finanzierung setzen zu müssen. Von den derzeit sieben in Schleswig-Holstein vom BMVBS vorgesehenen Brücken ist gerade mal eine (Gudow-Segrahn) im Bau. Drei der sechs in Planung befindlichen Grünbrücken wurden im Rahmen der Sparmaßnahmen gestrichen.

III. Umsetzungsstand der Fernstraßenprojekte in SH

Insgesamt wurden für die 2001 bis 2007 in SH umgesetzten Bedarfsplanprojekte des Vordringlichen Bedarfs etwa 426 Mio. Euro ausgegeben. Das sind rund 31 % des entsprechend des Länderanteils im BVWP für SH bis 2015 eingeplanten Gesamtbudgets von 1,39 Mrd. Von den 72 im Bedarfsplan enthaltenen Projekten, die in Schleswig-Holstein umgesetzt werden sollen, sind gerade einmal 17 fertiggestellt und 3 im Bau (s. Tab. 2). Das entspricht einem Umsetzungsgrad von 28 %!

Projekte im Bedarfsplan Bundesfernstraßen des BVWP 2003 in Schleswig-Holstein	**Projekte im Investitions-rahmenplan (IRP)** Stand: 2007/09	**Projekte fertiggestellt oder nicht im IRP** Stand: 2009/2010	**Projekte BVWP 2003** (Projekte Bedarfsplan) **2001-15**
im Bau	3	-	3
in Planfeststellung	4	-	4
noch nicht begonnen	2	11	13
fertiggestellt	9	8	17
Summe Vordringlicher Bedarf	*18*	*19*	*37*
Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	-	4	4
Weiterer Bedarf	-	31	31
Summe Weiterer Bedarf	*0*	*35*	*35*
Summe gesamt	*18*	*53*	*72*

Tab.2 Bedarfsplanprojekte Vordringlicher und Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (Quelle: IRP 2006-10, Drucksache 16/11591 und Drucksache 17/2377, Zusammenstellung BUND)

Nach zwei Drittel der Zeit sind somit gerade einmal 25 % der Bedarfsplanprojekte umgesetzt. Dabei wurden aber immerhin schon die Hälfte der veranschlagten Straßenbauinvestitionsmittel verbraucht. Bei unveränderten Randparametern wird Schleswig-Holstein so etwas mehr als ein Drittel seiner ursprünglich geplanten Bedarfsplanprojekte umsetzen können. Dazu wird es aber mehr als zwei Drittel der Mittel verbraucht haben. Dies zeigt die dringende Notwendigkeit der Abkehr von der Doktrin der Umsetzbarkeit aller im Bedarfsplan eingestellten Bundesfernstraßenprojekte sowie zur grundlegenden Neukonzeption von Planung und Unterhalt des Bundesfernstraßennetzes in Schleswig-Holstein.

IV. BUND-Vorschläge für eine effizientes und umweltgerechtes Fernstraßeninvestitionsprogramm 2011-15 für SH

Der folgende Vorschlag setzt im Rahmen einer realistischen Finanzplanung im Wesentlichen die folgenden sieben Prioritäten:

- Erhalt vor Neubau: höhere Investitionen in Straßenerhalt und Brückenerneuerung
- Zügige Beendigung der im Bau befindlichen und unabwendbaren Projekte
- Umplanung umweltkritischer Projekte: Ausbau statt Neubau
  - Umplanung von Großprojekten, z.B. B 404 statt A 21 Ostumfahrung Hamburg, A 20, B 207 Fehmarnbelt-Querung
  - Ersatz umweltkritischer und sinnloser, d.h. unzureichend zur Entlastung der Ortskerne beitragender OU, z.B. B 5 Verlegung Hattstedt / Bredstedt, B 208 OU Ratzeburg
- Anti-Stau-Programm für SH auf 16 BAB-Richtungskilometern (vornehmlich A 1 durch Verkehrstelematik zur Stauvermeidung und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements)
- Realistische und seriöse Finanzplanung auf Grundlage der verfügbaren Mittel: Streichung umweltkritischer Projekte
- Strategische Netzplanung unter der Prämisse der Haushaltskonsolidierung: Priorisierung der Netzoptimierung und Engpassbeseitigung in den bestehenden Schienenverkehrskorridoren
- Zügige Umsetzung der im Bundesprogramm Wiedervernetzung von Lebensräumen geplanten sieben Grünbrücken sowie weiterer 10 notwendiger Querungshilfen

1. Erhöhung der Erhaltungsinvestitionen

Entsprechend dem im BVWP 2003 angegebenen Länderanteil für SH hätte das Land zwischen 2005 und 2011 jährlich 72,8 Mio. Euro für den Unterhalt der Bundesfernstraßen erhalten müssen. Faktisch wurden aber durchschnittlich nur 65,3 Mio. Euro jährlich in den Erhalt von Bundesautobahnen und -straßen investiert.

Bis zum Ende des Zeitraums des aktuellen Bundesverkehrswegeplans 2015 müssten laut dem Länderanteil und den Berechnungen im BVWP für SH jährlich mindestens 64,4 Mio. Euro für den Straßenerhalt zur Verfügung stehen. Laut BUND-Berechnungen beläuft sich der jährliche Erhaltungsbedarf in SH jedoch auf ca. 90 Mio. Euro pro Jahr. Nach Angabe des ehemaligen schleswig-holsteinischen Wirtschaftsministers Marnette müssten bis 2017 sogar 111 Mio. Euro pro Jahr für den Erhalt von Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein ausgegeben werden.

2. Laufende und unabwendbare Maßnahmen qualifiziert beenden

Die im Bau befindlichen Maßnahmen sollten bis zum Ende des aktuellen Bedarfsplans 2015 zügig fertiggestellt werden. Laut eigenen Berechnungen des BUND beläuft sich der Finanzbedarf zur Fertigstellung der in SH bereits begonnenen und unabwendbar vor Baubeginn stehenden Bedarfsplanprojekte auf rund 217 Mio. Euro. Der BUND schlägt vor, diese Projekte zügig zu beenden, wenn diese nicht zu unvertretbaren Umwelteingriffen führen. Demnach sind dazu jährlich ca. 43 Mio. Euro notwendig. Dort, wo Ausbaualternativen auf der gesamten Strecke oder auf Teilstrecken bestehen, sind diese umzusetzen (z.B. Seitenstreifenfreigabe auf der A 21 Kiel – Stolpe).

3. Ausbau statt Neubau: Investitionen in innerörtliche Maßnahmen statt Ortsumfahrungen sowie umweltverträgliche Lösungen statt Autobahnneubau

Von den 39 im Bedarfsplan eingestellten Ortsumfahrungen sind bisher 6 bzw. 15 % gebaut oder im Bau. Bei der derzeitigen Umsetzungsgeschwindigkeit können bis 2015 höchstens 3 weitere Ortsumfahrungen gebaut werden. Dadurch, dass die wichtigsten OU überwiegend gebaut oder schon im Bau sind, dürfen prioritär nur noch die bereits begonnenen Ortsumfahrungen fertig gestellt werden (s. Punkt b).

Der BUND schlägt vor, den umweltverträglichen und kostensparenden Ersatz von Neu- durch Ausbaumaßnahmen von Bundesfernstraßen vorzusehen. Diese können im Rahmen von § 5a Fernstraßengesetz (FStr) umgesetzt werden. Dieser Paragraph sieht vor: „Zum Bau oder Ausbau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen und zum Bau oder Ausbau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringer zu Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sind, kann der Bund Zuwendungen gewähren. […].“ Dementsprechend umweltverträgliche, günstige und schnell umsetzbare Projekte können im Rahmen des aktuellen Bedarfsplans nur z.T. realisiert werden. Diese Lösungen sollten von der Landesregierung frühzeitig für den nächsten BVWP ab 2015 vorbereitet werden.

4. Investitionen in Telematik und Verkehrsmanagement

In SH wird es 2025 insgesamt 16 BAB-Richtungskilometer geben, die über 1.200 Stunden Stau und/oder Stop-and-Go-Verkehr pro Jahr aufweisen (s. Abb.3). Derzeit sind ca. 1 % (10,5 km) der 1.066 km-Richtungsfahrbahnen mit Streckenbeeinflussungsanlagen zur Stauminderung und Verlagerung auf den Umweltverbund ausgestattet. Die Kosten für solche Anlagen liegen im Mittel bei 250.000 bis 300.000 Euro je Richtungskilometer.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) stellte im Februar diesen Jahres ein Anti-Stau-Programm mit einem „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ vor. Es beinhaltet 6 Einzelmaßnahmen zur Strecken-, Netz- und Knotenbeeinflussung. Das BMVBS stellt hierfür zusätzlich 300 Mio. Euro zur Verfügung.

Laut Anti-Stau-Programm sind in SH ca. 37 BAB-Richtungskilometer neu mit Streckenbeeinflussungsanlagen auszustatten. An weiteren 9 Richtungskilometern sind bestehende Anlagen zu erneuern. Zusammen mit der Errichtung bzw. Erneuerung von Netzbeeinflussungsanlagen und zentralen Einrichtungen (Verkehrssteuerungszentralen) erfordert dies ein Investitionsvolumen in Schleswig-Holstein von mindestens ca. 14 - 17 Mio. Euro bis 2015 bzw. 4 Mio. Euro jährlich.

Abb.3 Verkehrsbelastungen 2025 für das Bundesautobahnnetz im Fall A: Netz 2009/ Verkehr 2025 (Quelle: IVV GmbH & Co. KG, Aachen)

5. Streichung umweltkritischer und nicht finanzierbarer Projekte

Der BUND SH und der BUND Bundesverband fordern die Streichung von 7 naturzerstörenden Straßenbauprojekten sowie von 13 Projekten, die vom Bundestag selbst im Bedarfsplan wegen ökologischer Konflikthäufung („sehr hohem Umweltrisiko“) mit einem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag versehen wurden. Laut Gesetzesvorgabe müssten gerade bei diesen Projekten Ausbaualternativen untersucht werden, was jedoch bislang nie passiert ist. Zusätzlich gibt es viele weitere Straßenbauprojekte des Bedarfsplans in SH, für die ein Ausbau bzw. Alternativrouten sinnvoller sind als der Neubau (z.B. A 20 bei Bad Segeberg). Die Investitionssumme der 20 vom BUND SH vorgeschlagenen Projekte, die ersatzlos gestrichen werden sollen, summieren sich auf 1,641 Mrd. Euro (siehe Anlage).

6. Stärkung des Nord-Süd-Korridore durch effizienten Mitteleinsatz im Schienenverkehr

Sowohl der Bau der A 20 als auch der vierspurige Ausbau der B 207 zur Hinterlandanbindung der FFBQ fördert die für die schleswig-holsteinische Infrastruktur ineffiziente und unnatürliche Ost-West-Richtung. Er macht unnötige, aber in Planung befindliche Konkurrenzprojekte der Nord-Süd-Richtung noch unwirtschaftlicher (z.B. Ausbau der B 5), splittet die wenigen zur Verfügung stehenden Investitionsmittel unnötig auf, erhöht durch Neubau den zukünftigen Erhaltungsaufwand weiter und schwächt durch einseitige Förderung des Verkehrsträgers Straße die vorhandenen umweltfreundlicheren Schienen- und Seewasserwege.

Der BUND spricht sich klar dafür aus, eine Umschichtung von Straßenbaumitteln zugunsten des Schienenausbaus vorzunehmen und damit wesentlich effektiver für die Beseitigung von Kapazitätsengpässen (z.B. Hamburg) und die Stärkung bestehender Schienenkorridore im Schienennetz (z.B. Jütland-Route, Marschenbahn über Cuxhaven) zu sorgen. Beispielsweise kostet der Ausbau der Eisenbahnstrecke Neumünster - Bad Oldesloe - als neuralgischer Teil der Jütland-Route - mit 304 Mio. Euro nur circa ein Drittel der Schienenhinterlandanbindung der Fehmarnbelt-Querung. So könnte innerhalb weniger Jahre das bestehende Schienennetz optimal ausgebaut werden und dazu beitragen sowohl die Straßen zu entlasten als auch den Anteil des umweltschonenderen Schienengüterverkehrs deutlich zu steigern. Die Fertigstellung der A 20 bzw. der Ausbau der B 207 zur Hinterlandanbindung der FFBQ würde sich hingegen weit ins nächste Jahrzehnt hineinschieben.

7. Bau von Grünbrücken und Querungshilfen zu Wiedervernetzung von Lebensräumen

Von den im Bundesprogramm Wiedervernetzung von Lebensräumen vom BMVBS vorgesehenen sieben Grünbrücken ist derzeit nur eine im Bau (bei Gudow). Von den sechs restlichen im Programm stehenden Grünbrücken, die derzeit in Planung sind, sollen die an bestehenden Autobahnen geplanten Brücken bei Basthorst (A 24), Tramm (A 24) und Tralau (A 21) aus Spargründen gestrichen werden.

Der BUND fordert hier die zügige Fertigstellung bzw. den Bau aller sieben im Programm enthaltenen Grünbrücken und die Prüfung der Aufnahme der Planung von zehn weiteren Grünbrücken und Querungshilfen. Für die Umsetzung der drei, an bestehenden Autobahnen, geplanten Bauwerke ist eine Investitionssumme von ca. 15 Mio. Euro notwendig.

V. Zusammenfassung

Der Vorschlag des BUND Schleswig-Holstein zur Umverteilung der Bundesfernstraßeninvestitionen setzt klare Investitionsschwerpunkte:

- Förderung des Erhalts vor dem Neubau von Bundesfernstraßen
- Qualifizierte Beendigung laufender und unabwendbarer Baumaßnahmen
- Netzoptimierung durch Ausbau statt Neubau
- Nutzung des Bestandsnetzes durch verbessertes Verkehrsmanagement (Telematik)
- Ersatzlose Streichung nicht finanzierbarer Wunschprojekte (Streichliste BUND SH)

Diese führen insgesamt zum qualifizierten Abschluss des Fernstraßenbaus in Schleswig-Holstein und fördern gleichzeitig den dringend notwendigen Substanzerhalt sowie die optimierte Nutzung des geschaffenen Bestandsnetzes.

Der BUND-Vorschlag umfasst folgende Einzelposten für effiziente und umweltgerechte Fernstraßeninvestitionen in Schleswig-Holstein 2011-2015 (s.a. Abb.4):

- jährlich notwendige Erhaltungsmittel: 90 Mio. Euro
- Investitionsmittel zur Beendigung lfd. Maßnahmen: 43 Mio. Euro
- Investitionen in Verkehrsmanagement/Telematik: 4 Mio. Euro
- Investitionen in Grünbrücken an bestehenden Strecken 3 Mio. Euro

  jährlich notwendige Summe: 140 Mio. Euro

Unter der Annahme, dass die bisher jährlich durchschnittlich 136 Mio. Euro Investitions- und Erhaltungsmittel weiterhin zur Verfügung stehen und die zusätzlichen 4 Mio. Euro pro Jahr aus dem Anti-Stau-Programm des Bundes fließen, können mit insgesamt 140 Mio. Euro sinnvoll Projekte ausfinanziert und das Netz optimiert, Umwelt zerstörende Projekte verhindert und die notwendigen Erhaltungsmittel zur Verfügung gestellt werden (s. Abb. 4).

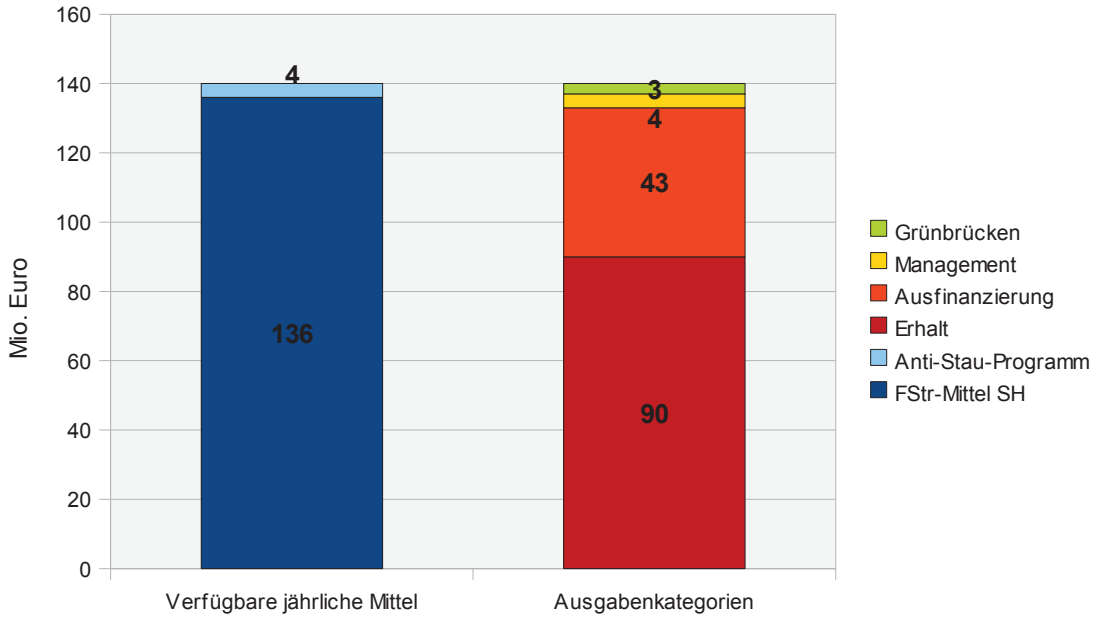

Abb.4 BUND-Vorschlag Fernstraßeninvestitionen in NRW 2011-15 (Quelle: BUND e.V.)

Fernstraßeninvestitionen in Schleswig-Holstein: Kennzahlen

Kennzahlbeschreibung:	Bezug:	Kennzahl:	Quelle:
Bundesfernstraßen gesamt (Bau und Betrieb)	Deutschland	5,7 Mrd. Euro/a	Bundesregierung
Investitionsmittel Bundesfernstraßen (Neubau und Erhalt)	Deutschland	4,9 Mrd. Euro/a	Bundesregierung
Investitionsmittel Bundesfernstraßen (Neubau und Erhalt)	Schleswig-Holstein	136 Mio./Euro/a	Bundesregierung und Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
Investitionsbedarf Bundesfernstraßen (Fertigstellung und Neubau)	Schleswig-Holstein	140 Mio. Euro/a	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
tatsächliche Investitionen Bundesfernstraßen (Fertigstellung und Neubau)	Schleswig-Holstein	61 Mio. Euro/a	Bundesregierung
notwendige Erhaltungsinvestitionen Bundesfernstraßen	Schleswig-Holstein	72,8 Mio. Euro/a	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
notwendige Erhaltungsinvestitionen Bundesfernstraßen lt. BUND e.V.	Schleswig-Holstein	90 Mio. Euro/a	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
tatsächliche Erhaltungsinvestitionen Bundesfernstraßen	Schleswig-Holstein	65,3 Mio. Euro/a	Bundesregierung
Investitionsmittel zur Beendigung laufender Projekte lt. BUND e.V.	Schleswig-Holstein	43 Mio. Euro/a	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
Investitionen in Verkehrsmanagement/Telematik	Schleswig-Holstein	4 Mio. Euro/a	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Investitionen in Grünbrücken an bestehenden Strecken	Schleswig-Holstein	3 Mio. Euro/a	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Länderquote Bundesverkehrs-wegeplan 2003 (inkl. VDE-Projekte)	Schleswig-Holstein	2,80%	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Länge der Bundesautobahnen	Schleswig-Holstein	533 km	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
Länge der Bundesstraßen	Schleswig-Holstein	1.560 km	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
Anzahl der im Bundesverkehrs-wegeplan 2003 enthaltenen Ortsumfahrungen	Schleswig-Holstein	39	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Anzahl der fertiggestellten oder im Bau befindlichen Ortsumfahrungen	Schleswig-Holstein	6	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen/Bundesregierung
Anzahl der Straßenbauprojekte im Bundesverkehrswegeplan 2003	Schleswig-Holstein	72	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Anzahl der noch nicht begonnenen oder fertig gestellten Straßenbau-projekte im Vordringlichen Bedarf bzw. Weiteren Bedarf mit Planungsrecht	Schleswig-Holstein	24	Bundesregierung
Anzahl der geplanten und noch nicht begonnenen Grünbrücken	Schleswig-Holstein	6	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Anzahl der von Umweltverbänden als notwendig erachteten Grünbrücken	Schleswig-Holstein	17	BUND e.V. und weitere Verbände (z.B. NABU)
Anzahl der Straßenbauprojekte die der BUND Schleswig-Holstein e.V. für verzichtbar hält (Streichliste)	Schleswig-Holstein	20	BUND Schleswig-Holstein e.V.
Streichvolumen der vom BUND Schleswig-Holstein e.V. für verzichtbar erklärten Straßenbauvorhaben	Schleswig-Holstein	1,641 Mrd. Euro	BUND Schleswig-Holstein e.V.