

Stellungnahme zum

Entwurf der Ausbaugesetze zu den Bundesverkehrswegen

- Sechstes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
- Drittes Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes
- Gesetz über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin

I. Grundsätzliche Anmerkungen zum BVWP

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 musste erstmals die Vorgaben der Europäischen Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung und des UVP-Gesetzes umsetzen und Alternativen auf Netzebene und zumindest bei den netzrelevanten Projekten prüfen. Weil während der sechswöchigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zum BVWP 2030 keine Netzplanungen zugrunde lagen – beim Bahnnetz fehlten z.B. Knotenplanungen einschließlich der Finanzmittel, die KV-Anlagen, bei den Straßen die übergeordneten Festlegungen der Verbindungsfunktionsstufen, die Erhaltungsbedarfsprognosen – hält der BUND diese Beteiligung aufgrund eklatant unvollständiger Unterlagen für rechtswidrig. In keinem Fall der 1.361 Fernstraßenprojekte wurden – anders als bei der Schiene – vernünftige Alternativen „ermittelt, beschrieben und bewertet“. Auch nicht dann, wenn der BUND solche Alternativen eingereicht hatte. Das Abschieben der Verantwortung der vorhabensbezogenen Alternativenprüfungen durch das BMVI auf die Länder (s. Bericht zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung S. 55 f.) widerspricht den Fakten und auch der Struktur der Auftragsverwaltung, denn das Weisungsrecht des Bundes blieb ungenutzt für die Umsetzung umweltverträglicher Alternativen.

Der BUND hält den BVWP 2030 für eine Mogelpackung. Der BVWP 2030

- verfehlt sämtlich selbst gesetzten Umweltziele: die CO₂-Emissionen würden bei voller Einbeziehung des durch den Straßenbau ausgelösten Neuverkehrs ansteigen, das Ziel der Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs, das Ziel der Vermeidung von Zerschneidung, des Schutzes von Natur und Landschaft, um nur einige zu nennen. Statt Infrastruktur für das Erreichen der eigenen Ziele einzusetzen, wird der Einfluss der Infrastrukturplanung auf die Treibhausgasentwicklung bagatellisiert: „Für die Senkung der CO₂-Emissionen stehen außerdem effizientere nicht-infrastrukturelle Maßnahmen, wie beispielsweise eine verbesserte Kraftstoffeffizienz, bereit.“ (Beteiligungsbericht S. 5; vgl. auch ähnliche Aussagen im BVWP-Entwurf). Abgesehen von der Frage, ob sich die Bundesregierung tatsächlich für Kraftstoffeffizienz einsetzt, würde eine volle Umsetzung der Netzkonzeption 2030 der DB AG die CO₂-Emissionen um 2,2 Millionen Tonnen/a und eine Verdoppelung der Schienengüterkapazität im Seehafen-Hinterland diese um 7 Millionen Tonnen/a absenken. Verlagerung auf die Schiene wird ausdrücklich als abgeleitetes Ziel in der Grundkonzeption und im BVWP-Entwurf genannt. Dass das BMVI diese Ziele offenbar nicht mehr erfüllen will, zeigt, dass diese Ziele in den Gesetzentwürfen nicht mehr enthalten sind.
- hat keine verbindliche Prioritäten und **hebelt damit das nationale Prioritätenkonzept aus**. Im Ausbaugesetz wurden gegenüber dem BVWP-Entwurf zusätzliche Straßenprojekte für 3,8 Mrd. Euro aufgenommen. Der auf dem Papier postulierte Vorrang für Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen wird sich ebenso wie die VB-Engpassbeseitigung wegen des Fehlens von Planungskapazitäten und umsetzungsreifer Projekte zum Vorrang für Straßenneubauten verkehren. Vage heißt es, VB-E-Projekte sollen „möglichst frühzeitig umgesetzt bzw. planerisch forciert werden“ (S. 77).
- hatte keine gute Beteiligung: die Beteiligung ist weder kontinuierlich noch ergebnisoffen angelegt, die Unterlagen waren intransparent und unverständlich, allein die Gutachter entschieden.
- ist nicht auf Innovationen von Mobilität und Logistik ausgerichtet, die 2030 in Kraft sein werden, sondern eine reine Fortschreibung automobilistischer Trends der Vergangenheit. Die deutlich weniger autoaffine Jugend, das Explodieren des Carsharing und der öffentlichen Autos, der überlastete ÖPNV und der massive Zuzug in Großstädte spielen keine Rolle. Übersehen werden die sechs Millionen E-Autos in 2030, die Rolle (teil-)autonom fahrender Kfz wie insgesamt die **digitale Revolution**. Daher fehlen Digitalisierung der Straßeninfrastruktur, Umsetzung des ETCS (European Train Control System) auf der Schiene ..., kurz die Zukunft. Es gibt kein Handlungskonzept 2030.
- verpasst eine industriepolitische Chance: statt auf viele neue Straßen für Hochgeschwindigkeitsautos zu setzen wäre eine Neuausrichtung auf Erhalt und neue Fahrzeugkonzepte nötig.

Diese Kritik gilt vor allem der Straßenbauplanung und verkennt nicht die Einzelfortschritte bei der Schienenplanung und den Wasserstraßen. Bei der Netzplanung der Schiene ist ein v.a. bei der Netzkonzepktion 2030 der DB AG und dem Deutschlandtakt geschuldeter Paradigmenwechsel erkennbar.

Zur Entscheidung steht, ob der BVWP quantitatives Verkehrswachstum stimuliert oder einen Beitrag zu nachhaltiger Mobilität und dauerhaften Problemlösungen leistet, ob das Schienen- und Wasserstraßennetz so ertüchtigt wird, dass sie das Straßennetz massiv entlasten oder 50 weiteren Autobahnstrecken gebaut werden, ob der BVWP gute kommunale Verkehrskonzepte fördert oder verhindert und last not least ob er sich dem digitalen 21. Jahrhundert zuwendet oder seinen altvorderen Straßenbaulobbyisten.

Auf die ausführliche Stellungnahme des BUND im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sei verwiesen.

http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/mobilitaet/160502_bund_mobilitaet_bvwp_2030_stellungnahme.pdf

II. Anmerkungen zum Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

(1.) Unter F.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung wird behauptet, dieser „bleibe unverändert“. Hier sollte der immense, durch den Gesetzesentwurf ausgelöste Planungsaufwand für die Länder spezifiziert werden, der nur mit 3% der Planungskosten im Falle des Baus einer Straße bei Aus- und Neubauplanungen aus dem Bundeshaushalt entgolten wird, faktisch aber bei 20% der Baukosten liegt. Ebenso sollten die Planungskosten für Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen abgeschätzt werden, die im Gesetzesentwurf eingeplant sind

(2.) Artikel 1 des 6. FStrAbÄndG: Die Liste mit 1.361 Fernstraßenmaßnahmen führt nicht die Bewertungsergebnisse auf und enthält keine Maßnahmen auf geprüfte Alternativen. Diese sind aber von zentraler Bedeutung für die Beratung im Bundestag. Auch die Projektdossiers im Internet unter www.bvwp-projekte.de unterschlagen in etwa 99% der Fälle vorgeschlagene oder geprüfte Alternativen.

Die Höherstufungen des Fernstraßenbaugesetzes gegenüber dem BVWP-Entwurf im Umfang von offenbar 3,8 Mrd. Euro sind nicht dargestellt, weder in der Liste noch in der Gesetzesbegründung. Daraus resultieren deutliche Veränderungen des BVWP, der Netzkonzepkte, der Wirkungen auf andere Verkehrsträger u.a.m.

(3.) Gesetzesbegründung: A – Allgemeiner Teil. **Prioritäten** (S. 66):

Die Umsetzung der genannten Prioritäten

- Erhalt vor Ausbau
- Engpassbeseitigung

hängt ab von ausreichenden Planungskapazitäten der Auftragsverwaltungen bzw. der DEGES und dem Vorhandensein baureifer Projekte. Beides liegt für diese beiden Kategorien nicht vor. Der Markt für Straßenbauingenieure ist leergefegt. Damit ist dieses Dilemma nicht behebbar, außer durch Umverteilung von Planungskapazität aus dem Straßenneubau zugunsten der beiden prioritären Kategorien und durch Reduktion der Zahl der Projekte des Straßenneubaus. Der Gesetzesentwurf setzt durch Ausweitung des Straßenneubaus genau die falschen Zeichen. Eine Steuerung der Planungsprozesse innerhalb der Länder ist zudem bisher nicht möglich. Daher müssen auf Bundesebene verbindliche Vorgaben festgelegt werden, um eine Verschiebung der Prioritäten auszuschließen.

(4.) Die Aussage „leistungsfähige Verkehrsnetze als oberstes Ziel“ (S. 67) ist eine nachträgliche Hierarchisierung innerhalb der übergeordneten und abgeleiteten Ziele des BVWP-Entwurfs. Das Ziel folgt einer reinen Verkehrswachstumslogik und übersieht, dass durch den Aus- und Neubau von Straßen in erheblichem Umfang Neuverkehr angezogen wird, der zu weiteren Überlastungen und Engpässen führt und dass Verhaltensänderungen im Sinne nachhaltiger Mobilität, die Verkehrsvermeidung und verkehrssparsame Raumentwicklung verstärken und den Trend zu Multimodalität unterstützen, nicht angestoßen bzw. sogar verhindert werden. Moderne Raum- und Regionalplanungskonzepte werden hier leider negiert wie auch die Nachhaltigkeitsziele des Raumordnungsgesetzes. Aber selbst wenn man dieser begrenzten

automobilen Wachstumsperspektive des Gesetzes folgt, kann das nicht bedeuten, dass eine Zielloptimierung mit dem Umweltzielen nicht anzustreben ist. Letzteres geschieht allerdings nicht. Die Umweltziele werden auf dieser Planungsebene komplett ignoriert.

(5.) „Stärkung der Infrastruktur in einem größer werdenden Europa“ (S. 67). Die Anknüpfung sollte an das Kernnetz der EU statt an die Altplanungen des Kernnetzes erfolgen. Ersteres liegt auch der CEF zugrunde. Über das Finanzvolumen des Kernnetzes hinaus wird es innerhalb der nächsten 15 Jahre keine weiteren Projekte geben. Das Kernnetz ist eine sinnvolle Fokussierung mit ihren Korridoren und Häfen und weiteren Umschlagpunkten. Die Anknüpfung im Gesetz ist viel zu lose und soll offenbar Spielräume für beliebige Infrastrukturvorhaben mit letztlich nur regionaler Bedeutung eröffnen.

(6.) **Engpassbeseitigung** (S. 68): Ohne konsequenten Einsatz von **Verkehrssystemmanagement** wird die Staubbeseitigung durch Ausbaumaßnahmen wegen zunehmender Verkehrsmengen nicht funktionieren. Diese VSM-Maßnahmen und Geschwindigkeitslimits sind mitzuplanen. Durch die Begrenzung der Geschwindigkeit werden im Übrigen Zeitgewinne realisiert und der Durchsatz erhöht. Das zeigt auch, wie fragwürdig der Ansatz der Reisezeitgewinne durch höhere Geschwindigkeit – die dann Staus auslösen – ist.

(7.) **Bau von Ortsumgehungen** (S. 68): Als Ziele werden, wie in den jetzt nicht mehr im Gesetzentwurf auftauchenden übergeordneten und abgeleiteten Zielen Minderung von Lärm und Abgasen und bessere Lebensqualität genannt. Die städtebauliche Bewertung setzt aber ganz andere Maßnahmen mit lokalen Effekten wie Straßenraumeffekte, Flächen- und Erschließungseffekte, Sanierungseffekte. Diese stehen in erheblichem Widerspruch zum neuen § 1a Absatz 2 Baugesetzbuch, der einen strikten Vorrang der Innenvor der Außenentwicklung verlangt. Dieser Widerspruch ist nicht abgearbeitet.

Wie oben angesprochen wurden kostengünstige und umweltverträgliche Alternativen wie der Umbau der Ortsdurchfahrt, der Einbau von offenporigem Asphalt (20PA) trotz seiner Lärmreduktionswirkungen von 6-8% nicht geprüft. Falls die Notwendigkeit einer Ortsumfahrung bei hohem Durchgangsverkehrs- und Lkw-Anteil tatsächlich belegt ist, sollte parallel ein verkehrsberuhigender Umbau der Ortsdurchfahrt aus dem Haushaltstitel „Um-, Ausbau von Bundesstraßen, Lärmschutzmaßnahmen“ erfolgen, um das Erreichen des Entlastungsziels sicherzustellen. Sonst werden, wie die ex post-Analyse von Ortsumfahrungen des BVWP 2003 im VSU-Gutachten zum städtebaulichen Bewertungsverfahren belegt, erneut 90% der Ortsumfahrungen ihr Ziel der Verkehrsentslastung nicht erreichen.

Die Einzelbewertungen im Rahmen der städtebaulichen Beurteilung sind nicht nachvollziehbar. Offenbar gab es keine Abstimmung mit städtebaulichen Planungen vor Ort.

Ein schwerer methodischer Fehler ist die Nicht-Berücksichtigung der Auswirkungen der Ausweitung der Lkw-Maut ab 2018 auf alle Bundesstraßen. Dadurch wird eine wesentliche Ursache für Belastung in Ortschaften und für den Bau von Ortsumfahrungen beseitigt. Der BUND hatte deren Berücksichtigung im Bezugsfall und im Planfall der einzelnen Ortsumfahrungsprojekte gefordert. Die Antwort auf S. 58 des Beteiligungsberichts missversteht diese Forderung bewusst:

„Im BVWP 2030 werden alle mautpflichtigen Streckenabschnitte und die bekannten Ausweichstrecken berücksichtigt. Eine Zuordnung der mautbedingten Widerstände auf alle Bundesfernstraßen würde nur zu marginalen Veränderungen des ausgewiesenen NKV-Wertes im Nachkommabereich führen. Deshalb kann auf eine Übertragung der LKW-Maut-bedingten Widerstände auf das Gesamtnetz verzichtet werden.“ Es ging um die Bewertung der einzelnen Projekte. Der Bedarf an Ortsumfahrungen muss auf einer seriösen Prognose neu berechnet werden für alle Ortsumfahrungen mit erheblichen Anteilen von Mautausweichverkehren.

(8.) Die **Verkehrsprognose 2030** (69 f.) ist nach Aussage der Gutachter nicht als Zielprognose sondern als Trendfortschreibung angelegt. Bereits in den Konsultationen unterstrichen die Gutachter ihren begrenzten und betonten, dass für Entwicklung von Handlungs- oder Gestaltungszielen die Politik zuständig sei, während die Prognose 2030 „den zukünftigen verkehrspolitischen Gestaltungsrahmen be-

schreibt.“ (BVWP-Entwurf S. 7).

(9.) Die **Nutzen-Kosten-Analyse** (Modul A) sei „wichtigstes Kriterium für die Einstufung der Vorhaben in die Dringlichkeitskategorie VB und ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung“ (S. 79). Da die NKV-Ergebnisse zwischen 1 und >10 schwanken und, anders als im BVWP 2003, schon ein NKV über „1“ als ausreichend angesehen wird, gibt es keine Korrelation zwischen Nutzen-Kosten-Verhältnis und VB-Einstufung. Daher sollten, wie beim BVWP 2003, alle Projekte mit einem NKV unter 4 aus dem VB gestrichen werden. Ggf. kann der NKV durch geringere Dimensionierung und niedrigere Kosten, durch Umsetzung von Alternativen wie den Umbau von Ortsdurchfahrten statt des Neubaus von Ortsumfahrungen verbessert werden.

An der Anwendung der Nutzen-Kosten-Analyse hält der BUND weiterhin die Überschätzung der Zeitgewinne durch deren Mehrfachanrechnung für unzulässig. Dadurch verfehlt die NKA komplett ihren Zweck. Ein Verfahren, das aus rund 1.600 Straßenprojekten die bauwürdigen auswählen soll und nur für 19 davon „keinen Bedarf“ festgestellt hat, hat komplett versagt. Hier zeigen sich die Folgen massiver politischer Einflussnahmen seitens der Straßenbauverwaltungen, insbesondere auch beim **impliziten Nutzen**. Aus dem Gutachten geht nicht hervor, weshalb dieser massiv zugunsten von Straßenbaumaßnahmen ausschlägt wird und damit dem Ziel der Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger diametral entgegensteht. Die Kategorie impliziter Nutzen sollte daher bei Straßenbaumaßnahmen gestrichen werden.

Viele Stellungnahmen und Gutachten zu Einzelprojekten wie die z.B. A 20, A 39, A 14, B 10 Pirmasens – Landau zeigen zudem massive Manipulationen an den Projektdefinitionen, Projektprognosen und –bewertungen. Bei realistischer Kalkulation führen sie zu einem NKV unter 1 und sind zu streichen.

Abgesehen der Fünffach-Anrechnung von Zeitgewinnen in der NKA (Nutzen Betriebskosten, Nutzen Reisezeitgewinne Personenverkehr, Veränderung Transport Ladung, impliziter Nutzen, Nutzen Zuverlässigkeit), von denen nur die Aspekte Betriebskosteneinsparung und Zuverlässigkeit verkehrs- und wirtschaftspolitisch plausibel sind, kollidieren die Zeiteinsparungen mit der Tatsache, dass die Zeit der individuellen Verkehrsbeteiligung nicht ab- sondern zunimmt. Die gewonnene Zeit wird anscheinend in neue Wege investiert, in Neuverkehr, der im BVWP unter den Aspekten

- häufigere Fahrten
- Wahl entfernterer Ziele
- Verlagerung von anderen Verkehrsträgern

einbezogen wird, nicht aber der sekundäre Neuverkehr durch Veränderung der Siedlungsentwicklung. Letztere wird aber durch attraktivere Wege angestoßen. Das bedeutet eine Perpetuierung der Nachfrage nach Straßenbau durch steigende Verkehrsleistung, auch ausgelöst durch die Infrastrukturplanung.

(10.) Die raumordnerische Beurteilung (S. 72) dupliziert die Zeitgewinne durch die Fokussierung auf die Verbesserung der Erreichbarkeit. Das seit 2009 im Raumordnungsgesetz (ROG) in § 2, Abs. 3 formulierte Ziel nachhaltiger Mobilität spielt dagegen keine Rolle. Dort geht es darum, „die räumlichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem zu schaffen. Auf eine gute und verkehrssichere Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch schnellen und reibungslosen Personen- und Güterverkehr ist hinzuwirken. Vor allem in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren sind die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße zu verbessern. Raumstrukturen sind so zu gestalten, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird“

Diese Ziele werden in der BVWP-Praxis konsequent missachtet.

(11.) Zum Aspekt der städtebaulichen Beurteilung wird auf Punkt 8 verwiesen.

(12.) „Nachhaltigkeitsaspekt“ (S. 77): Den Gesetzesentwürfen fehlt es an einer seriösen Definition von nachhaltiger Verkehrsentwicklung bzw. nachhaltiger Mobilität, die über punktuelle Entlastungen von Lärm oder Schadstoffen hinausgeht. Von einer Entlastung von Treibhausgasen wird nicht gesprochen. De

facto haben im Verkehrssektor die THG-Emissionen von 1990 bis 2015 zugenommen.

III. Anmerkungen zum Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

(1.) Ein nicht akzeptabler Mangel des vorliegenden Entwurfs, der auch die Beteiligungsrechte der Umweltverbände im Rahmen der SUP aushebelt, ist, dass beim Verkehrsträger Schiene zahlreiche wichtige Projekte nicht abschließend bewertet sind. Diese Projekte fallen in die neue Kategorie „**Potenzieller Bedarf**“ und sollen erst in einer zweiten Phase, „im Nachgang des BVWP“ weiter untersucht werden. Insgesamt handelt es sich um 40 Schienenprojekte, gegenüber 26 Vorhaben im Vordringlichen Bedarf (VB/VB-E). Darunter sind Projekte zur Engpassbeseitigung, zur Kapazitätserhöhung und um das System der Schiene funktionsfähig zu machen:

Zu nennen sind hier v.a.

- Engpassbeseitigung bei zentralen Großknoten im deutschen Schienennetz. Hier fehlen mindestens fünf Milliarden Euro an Investitionen zusätzlich. Damit ist eine Kapazitätserweiterung im Gesamtnetz nicht möglich;
- Realisierung eines Netzes für 740 Meter-Güterzüge, die europäische Standardlänge für Güterzüge auf den wichtigsten Netzrelationen, auch durch Schaffung von Überholmöglichkeiten
- Weitere sogenannte „mikroskopische Maßnahmen“, z.B. kleinere Netzergänzungen für den Güterverkehr und die südliche Fortsetzung des „Ostkorridors“ von Regensburg bis zur österreichischen Grenze und
- Maßnahmen für einen Deutschland-Takt.

Diese Maßnahmen sollten vor Verabschiedung der Ausbaugesetze bewertet und in den VB bzw. VB-E integriert, die Netzeffekte neu berechnet werden und die Finanzmittel bereitgestellt werden.

Auch bei den übrigen Projekten des Potenziellen Bedarfs sollte die Bewertung zügig abgeschlossen werden. Aus den o.g. Gründen des Klimaschutzes sowie der weiteren Umweltziele sollten die Investitionsprioritäten zugunsten der Schiene verschoben und die Mittel für die Bundesschienenwege deutlich aufgestockt werden.

(2.) Bisher leistet der BVWP noch keinen ausreichenden Beitrag zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene. Hierfür ist das Konzept für den Kombinierten Verkehre, für Rangierbahnhöfe und andere Umschlagspunkte zügig fertig zu stellen und in den BVWP zu integrieren.

(3.) Einige weitere Maßnahmen sind bisher finanziell nicht im BVWP abgebildet:

- Zusätzliche Kosten für ausreichenden Lärmschutz, z.B. für die Umsetzung der Alpha-E-Variante
- Maßnahmen für eine stärkere Elektrifizierung, auch als Beitrag für die Energiewende im Verkehr
- Vollausrüstung des relevanten Netzes mit ETCS bis spätestens 2030

IV. Anmerkungen zum Gesetz zur Ausbau der Bundeswasserstraßen

(1.) Der BUND unterstützt die Maßnahmen zur Stärkung der Binnenschifffahrt im Ausbaugesetz und die stärker ganzheitliche Betrachtung, insbesondere die Priorisierung des Neubaus der Schleuse bei Lüneburg-Scharnebeck und die dadurch mögliche Verdoppelung der Transportleistung des Elbe-Seitenkanals.

(2.) Neben dem Elbe-Seitenkanal ist für der BUND der Ostkorridor von Uelzen-Stendal-Magdeburg-Leipzig-Hof-Regensburg und dessen Weiterführung bis zur österreichischen Grenze die Alternative zu Ausbaumaßnahmen der Elbe.

(3.) Dem BVWP fehlt ein Gesamtkonzept zur Verlagerung auf das Binnenschiff durch die Nutzung der Binnenhäfen als Hinterland-Hubs und trimodale Umschlagspunkte mit Logistikfunktion: Das Planco-Gutachten „Zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen“ vom Januar 2013 sollte dafür genutzt werden.

(4.) Kurzstrecken-Seeverkehre sind bisher noch kein Thema des BVWP: Für eine Entlastung der Landverkehre und zur Einsparung von CO₂ können sie aber einen wesentlichen Beitrag leisten. Projekte wie die Weiterführung der A 20 bis an die niederländische Grenze konkurrieren zudem unmittelbar mit diesem leistungsfähigen Verkehrsträger. Daher sollte ein Gutachten über das Entlastungspotenzial von Short-Sea-Shipping für Landverkehr als Grundlage für die Förderung der „Motorways of the Sea“ erstellt und in den BVWP integriert werden.

(5.) Verkehrspolitisch nicht nachvollziehbar ist für den BUND die hohe Bewertung des Ausbaus des Elbe-Lübeck-Kanals.

(6.) Die in den Ausbaugesetzen enthaltenen **Flussvertiefungsprojekte für die seewärtigen Zufahrten zu Häfen** werden vom BUND abgelehnt. Die in die laufenden und fest disponierten Vorhaben einsortierte Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe sowie die Fahrrinnenanpassung der Außenweser, die Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Süd) und die Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord), die als neue vordringliche Vorhaben bewertet sind, werden vom BUND wegen ihrer ökologischen Eingriffe abgelehnt und beklagt. Notwendig wäre die Durchführung einer strategischen Umweltprüfung gewesen, die auch eine Hafenkooperation der Nordrangehäfen unter Einschluss des Jade-Weser-Ports einbezieht.

Die Umweltverbände BUND, NABU und WWF lehnen die geplante Vertiefung der Außenems wegen der damit verbundenen schwerwiegenden Umweltrisiken ab. Der geringe Bedarf für die Schifffahrt rechtfertigt das Risiko der Umweltschäden nicht und sei mit Blick auf die wenigen tiefgehenden Schiffe die Emden anlaufen und einen tideunabhängigen Verkehr wollen, unverhältnismäßig.

(4.) Durchgängige Logistikkonzepte sollten für einen zweilagigen Containertransport im Seehafen-Hinterland insbesondere von Hamburg durch gezielte Brückenanhebung ermöglicht werden. Zugleich müssen die Umschlagsbedingungen für Binnenschiffe im Hamburger Hafen verbessert werden. Diese Maßnahmen sollten auch dann umgesetzt werden, wenn einzelne Brücken nicht zu Sanierungs- und Ersatzmaßnahmen anstehen.

Berlin, 27. 7. 2016

Kontakt:

Dr. Werner Reh
Leiter Verkehrspolitik
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin
Fon 030/27586435