

## Blickwinkel zum BVWP (Bundes-Verkehrs-Wege-Plan)

*Der Fokus der BPÜ liegt auf der Überprüfung der drei Bedarfspläne als Ganzes. Insofern ist **nicht vorgesehen**, ... die erneute Bewertung einzelner... enthaltener Aus- und Neubauprojekte durchzuführen.*

*Folglich werden die **Investitionskosten** bzw. die Alternativenprüfung von Einzelprojekten im Rahmen der BPÜ **nicht berücksichtigt**.*

*Mit der prioritären Einstufung besteht ein gesetzlicher Auftrag, das Vorhaben zu planen und entsprechend den **Finanzierungsmöglichkeiten** zu realisieren. Voraussetzung dafür, dass mit dem Bau eines Vorhabens begonnen werden kann, ist der Nachweis der Wirtschaftlichkeit.*

*Gemäß einer Vereinbarung zwischen dem Land S-H und der Stadt Hamburg vom 26.06./08.07.2019 führt das Land S-H die Gesamtplanung und Realisierung des Vorhabens durch.*

*Seit 01.01.2021 hat die Autobahn GmbH des Bundes sämtliche Aufgaben für die Autobahnen übernommen, in deren Auftrag die DEGES auch den Ausbau der A23 eigenständig und verantwortlich plant und baut. Eine Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung S-H ist damit nicht mehr gegeben.*

### **Der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages schreibt in einer Dokumentation zu Straßenbau und Verkehrsentwicklung (WD-5-044-21):**

Trotz verschiedener Rechercheansätze konnten jedoch keine Studien gefunden werden, die den zusätzlichen Straßenbau als grundsätzliche Stauvermeidung vorbehaltlos untermauern sondern bestenfalls nur als eine temporäre Entlastung sehen.

Tatsächlich aber dürfte das vom ADAC geforderte ‚gezielte Anti-Stau-Programm‘ keine nachhaltige Wirkung haben. Das zumindest legt eine jüngst veröffentlichte Studie von zwei kanadischen Verkehrsökonominnen nahe.

Ein Ausbau des Straßennetzes um ein Prozent in einer Region führt dazu, dass der Autoverkehr dort um ein Prozent zunimmt - und zwar in weniger als zehn Jahren. ‚Eine Verdoppelung der Straßen‘, (bringt Turner das Ergebnis auf den Punkt),verdoppelt den Verkehr‘. Mehr Autobahnen seien daher kein probates Mittel zur Bekämpfung des Staus.

In komplexen Berechnungen berücksichtigen sie Faktoren, die zwar Einfluss darauf haben, wie die Verkehrsinfrastruktur in einer Region aussieht, die aber unabhängig vom aktuellen Verkehrsaufkommen sind. Sämtliche Schätzungen mit verschiedenen Instrument-Variablen führen zu ganz ähnlichen Ergebnissen: Der Verkehr nimmt zu, sobald es mehr Straßen gibt.

Unter dem Strich stützt die kanadische Studie eindrucksvoll eine These, die der amerikanische Ökonom Anthony Downs vor mehr als vier Jahrzehnten formuliert hat:

„Neue Straßen sind kein Mittel gegen Staus, weil sie zusätzlichen Verkehr hervorrufen.“

*Doch der Autobahnausbau verursacht hohe Kosten: Abhängig etwa vom Gelände sind dafür pro Kilometer grob zwischen 10 und 20 Millionen Euro zur veranschlagen; (= > 15Mio. x 15 km)*

Viel schwerer wiegt jedoch, dass sich der Ausbau der Straßeninfrastruktur, obwohl auf den ersten Blick die naheliegende Lösung für Stauprobleme, letztendlich als fruchtloses Mittel erweist (Hsu,

Zhang, 2014: 65) *Im Ergebnis sind die ausgebauten Straßen wieder ebenso verstopft wie zuvor. Dieses paradoxe Ergebnis wird nach Anthony Downs (1962, 1992) als fundamentales Verkehrsstaugesetz bezeichnet.*

**Der SPIEGEL wird zitiert:**

*Die Untersuchung sei sorgfältig durchgeführt und für die USA bemerkenswert, erklärt Mobilitätsforscher Andreas Knie vom Wissenschaftszentrum Berlin. „Solche Studien zeigen, dass der American Way of Life am Ende ist“. Zwar verbessern breitere Straßen den Verkehrsfluss kurzfristig und machen das Autofahren schneller und bequemer. Dadurch wird aber nicht nur das Autofahren an sich attraktiver, sondern auch das Pendeln über weitere Strecken. Die **breitere Straße** produziert also eine **verstärkte Nachfrage**[16] - und führt dazu, dass Menschen häufiger das Auto nutzen als vorher und so einen neuen, größeren Stau produzieren.*

*Das Rhein-Main-Gebiet, die Regionen um Köln, München und Stuttgart, aber auch das Ruhrgebiet hätten die gleichen Verkehrsbelastungen wie Los Angeles, Detroit oder Atlanta, so Prof. Knie. Die Erkenntnisse der Studie seien deshalb direkt übertragbar - in Deutschland verhindere der ÖPNV lediglich das Schlimmste. „Straßen weiter auszubauen, hilft niemandem, auch nicht den Autofahrern“, folgert der Mobilitätsforscher.*

**Fazit:**

- Es werden weiterhin trotz geänderter Randbedingungen die Richtlinien aus den 60er Jahren zur Planung und Konfiguration von Verkehrsprojekten herangezogen, obwohl sie keinen Gesetzescharakter haben.
- Planungen erfolgen nach dem Prinzip: „Das wurde schon immer so gemacht“
- Kostenschätzungen werden nicht aktualisiert, wodurch die auf unzureichender Kalkulation begonnenen Bauprojekte immer ein Vielfaches der Plankosten verschlingen und trotzdem beendet werden, weil sie begonnen wurden.
- Die verantwortlichen Politiker treffen ihre Entscheidung auf Basis von externen Gutachten, bei denen mögliche Interessenskonflikte unberücksichtigt bleiben.
- Es ist höchste Zeit, die ausgetretenen Wege zu verlassen und zukunftsfähig zu planen. Politiker haben einen Eid geschworen, zum Wohle des Volkes zu arbeiten.

In der Broschüre „Zur Sache“ der CDU Rellingen ist in der Ausgabe Februar 2023 zu lesen, dass „die Trassenführung der Autobahn A23 der größte verkehrspolitische Fehler des letzten Jahrhunderts für Rellingen“ war. Trotzdem ist die CDU in Rellingen als damals treibende Kraft heute nicht bereit, von der Erweiterung der A23 Abstand zu nehmen, sondern **beklagt** sich sogar über damals **fehlenden Widerstand** gegen die politische Mehrheitsfraktion mit den Worten:

*Wo waren damals die Aktivisten der „letzten Generation“, die sich bei der Erkenntnis solcher Fehlplanungen auf der Straße festkleben?*

Wo bleibt der politische Anstand und das erforderliche Rückgrat, um Fehler einzugestehen und zu korrigieren, anstatt Anderen Versäumnisse vorzuwerfen?

---

Ein angeblich positiver Effekt der Investitionskosten wurde dargestellt, weil in die Kalkulation ein fiktiver Nutzen von ca. 250 Mio. € durch einen hochgerechneten Gegenwert der eingesparten Verlustzeiten der im angeblichen Stau stehenden Berufspendler eingerechnet wurde. Den gleichen Effekt einer Kosteneinsparung müsste man berücksichtigen, wenn man Investitionen in den ÖPNV und andere Alternativen kalkulieren will. Diese Benachteiligung umweltfreundlicher Verkehrsteilnehmer sollte unbedingt beseitigt werden.

Die Zahlen belegen außerdem, dass die Bereiche mit dem höchsten Aufkommen zwischen den AS Pi-Nord und Krupunder liegen, was eindeutig auf eine Nutzung dieser kurzen Bereiche als Ortsumgehung hinweist und nicht die Verbreiterung der A23 auf einer Länge von 15 km rechtfertigt.

In der Verkehrsprognose 2040 des Bundesverkehrsministeriums (BMDV) steht:

Im Ergebnis wird die BPÜ Hinweise dazu geben, ob weiterhin ein verkehrlicher Bedarf für die in den drei Bedarfsplänen **enthaltenen Projekte** im Sinne des darin festgelegten Ausbaus besteht bzw. ob es grundsätzlich eines größeren bzw. anderen Ausbaus bedarf. Das BMDV strebt an, die Untersuchungen zur BPÜ Ende 2023 abzuschließen

**Meine schriftliche Anfrage beim Vorsitzenden des Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesminister für Digitales und Verkehr (Univ.-Prof. Dr.-Ing. Markus Friedrich) zu den Prämissen bei der BPÜ wurde eher allgemein beantwortet:**

*Bei diesen Arbeiten geht es meist um grundsätzliche methodische Fragen und nicht um einzelne Projekte. Die Prüfung von Einzelprojekten mit den zugehörigen Zählraten ist immer aufwändig und kann nicht von Universitäten oder einzelnen Professoren bewältigt werden.*

*Die Rahmenprognosen der vergangenen Bundesverkehrswegepläne bezüglich der Verkehrsmengen sind im Kfz-Verkehr allerdings meist eingetroffen – für einzelne Maßnahmen gilt die Aussage natürlich nur eingeschränkt. Aber auch wenn Prognosedaten stimmen, ist es letztendlich eine politische Entscheidung, ob eine Maßnahme umgesetzt wird.*