

Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans beweist Unwirtschaftlichkeit der meisten und teuersten Autobahnneu- und ausbauprojekte!

Beobachter des Geschehens sind sich weitgehend einig: die Ampelregierung scheiterte auch daran, dass die FDP mit Minister Lindner sich als ständige Opposition aufführte, obwohl sie Regierungspartei war. Einen wichtigen Part spielte dabei die Verkehrspolitik unter Minister Wissing. Die vorhandene Privilegierung des Autoverkehrs mit Steuersubventionen wie dem Dienstwagenprivileg, eine Verweigerung eines von der Mehrheit der Autofahrer inzwischen akzeptierten Tempolimits auf Autobahnen, eine volle Aktualisierung der StVO im Sinne der kommunalen Vereinigung „Lebenswerte Städte“: alles wurde hartnäckig blockiert. Um das Urteil des Verfassungsgerichts für die Sektorziele bei Treibhausgasemission umgehen zu können, wurde sogar ein Gesetz verabschiedet, dass diese Sektorziele zugunsten eines Gesamt-Wischi-Waschi-Ziels aufweichte.

In die Zeit der Ampelregierung fiel auch eine vorgesehene Überprüfung des geltenden Bundesverkehrswegeplans. Davon erhofften sich zahlreiche Verbände und Verkehrsinitiativen eine Revision zahlreicher Neubauprojekte für ca. 850 km neue Autobahnen. Sie kosteten zu viel Geld, das der seit Jahrzehnten kaputtgesparten Schiene fehlt und sie waren aus verschiedenen Gründen weitgehend unwirtschaftlich. Die aus dem Jahr 2013 aufgestellten Nutzen-Kosten-Rechnungen erwiesen sich bei näherer Betrachtung als völlig überholt und blendeten wesentlich Schadwirkungen weitgehend aus. Aber:

Das Bundesverkehrsministerium in der Ampelregierungszeit lehnte eine Einzelüberprüfung der zahlreichen Neu- und Ausbauprojekte für Autobahnen im Bundesverkehrswegeplan rundweg ab!

Dies verärgerte zahlreiche Bürger, die schon lange eine Verkehrswende herbeisehnten und sich statt eines Bundesverkehrswegeplans schon länger ein Bundemobilitätsgesetz wünschten. Zahlreiche Grünenwähler und -mitglieder nahmen es dieser Partei übel, dass sie im Bundesverkehrsressort offenbar keinen nennenswerten Einfluss ausübten. Jedoch gab es auch erhebliche Anteile der Bevölkerung, die eine Privilegierung des Autoverkehrs als Menschenrecht betrachten und jede Einschränkung bisheriger Privilegierung als ideologischen Kampf „gegen das Auto“ zu brandmarken versuchten. Manche Unternehmerkreise und in der Regel auch IHK-Vertreter starteten regelmäßig Plädoyers für ein uneingeschränktes Weiter-So beim Fernstraßenbau, dabei spielte sicher eine Rolle, dass kein Bundesland auf die vielen Milliarden des Bundes für diesen Ausbau verzichten zu können meinte. Der A20-Weiterbau würde ca. 10 Mrd.€ nach Schleswig-Holstein spülen, der A23-Ausbau „nur“ ca. 500 Mio €. Ein Grund für MP Günther und Minister Madsen in SH. beständig die Forderung nach einem angeblich unbedingt notwendigen Ausbau dieser beiden einzigen Autobahnprojekte in SH zu pochen.

Überraschung: Das Bundesumweltministerium hatte 2024 eine Expertise in Auftrag gegeben, die eine sehnlichst erwartete

Einzelüberprüfung der zahlreichen Neu- und Ausbauprojekte für Autobahnen im Bundesverkehrswegeplan unter aktuellen Gesichtspunkten vornahm.

Sie wurde von renommierten Wissenschaftlern und Partnern erstellt und im Januar 2025 veröffentlicht.

Wichtigstes Ergebnis:

Die Expertise zeigt für die Hälfte aller Autobahnprojekte nicht nur Nutzen-Kostenfaktoren unter dem Wert 1 auf, d.h. die Kosten für die Gesellschaft liegen höher als ihr errechneter Nutzen. Sondern dieser Faktor wird sogar negativ. Das bedeutet: der Bund investiert in ein Autobahnprojekt und damit wird die Welt nicht besser, sondern schlechter!

Konkret: Allein wegen gestiegener Baukosten erniedrigen sich der Nutzen-Kostenfaktor von 2012 für den A23-Ausbau/den A20-Weiterbau von 2,6 auf 1,5/ von 1,9 auf 1,1. Schaut man sich die in der Expertise angegebenen Baukosten absolut an, dann wirken sie lächerlich gering gerechnet aus: Die A20 soll 2012 3 Mrd.€ kosten, diese Summe wird wohl der Elbtunnel bei Glückstadt allein kosten. Der A23-Ausbau wurde 2012 mit 0,16 Mrd.€ angesetzt, kostet in Wirklichkeit vermutlich gegenwärtig 0,5 Mrd.€, das Dreifache!

Je nach Szenario - mehr oder weniger Autoverkehr in Zukunft, mehr oder weniger Elektroautos in Zukunft, niedrige oder hohe Kosten für die Emission von Treibhausgasen - ergeben sich weitere Minderungen des Nutzen-Kostenverhältnisses. So ergeben sich als Nutzen eines A20-Baus teilweise sehr viel kleinere Beträge als die Kosten, einmal beträgt er sogar Null. Ähnlich ein **A23-Ausbau auf sechs Spuren**. Nicht nur unwirtschaftlich, sondern sogar in zwei Szenarios ausgesprochen schädlich, der **Nutzen ist negativ**. (siehe Tabelle auf Seite 230)

Die Expertise gelangt an das Licht der Öffentlichkeit und was passiert im März 2025: Das Weiter-So wird von Regierungsvertretern in Kiel, im Bundesverkehrsministerium und in Zeitungskomentaren bekräftigt. Auf Anfrage bei MP Günther erhielten wir keinerlei Hinweis auf Gutachten, die angeblich eine Zweckmäßigkeit des A23-Ausbaus belegen sollen. Mit den Argumenten der Expertise gibt es praktisch keine sichtbare Auseinandersetzung. Für den A20-Bau wird ein neues militärisches Argument nachgeschoben.

Dabei wissen Fachleute für Mobilität: Bis 70% des heutigen Autoverkehrs könnten anderes abgewickelt werden, wenn die Alternativen dafür attraktiv genug wären. Und der wirklich auf das Auto angewiesene Verkehr hätte überall freieste und unfallärmere Fahrt wie noch nie.

Fazit: Demokratie kann den Vorteil für die gesamte Gesellschaft aufweisen, dass konkurrierende Pläne für zukünftige Entwicklung und langfristige Sicherung der Lebensqualität sich argumentativ durchsetzen können. Aber nur, wenn das Niveau mit wissenschaftlicher Unterstützung hochgehalten wird. Wenn nicht, drohen wirtschaftliche Schäden wie sie mit einer Willkür autokratischer und populistischer Regime i.d.R. einhergehen - siehe Brexit und die gegenwärtige erratische US-Politik unter Trump & Co.

Für die BI-A23 für umweltfreundliche Mobilität bedeutet dies konkret, dass eine weitere Planung des Ausbaus der A23 politisch nicht zu vertreten ist. Insbesondere gilt das vor dem Hintergrund, dass öffentliche Mittel wirtschaftlich sinnvoll und nachhaltig eingesetzt werden müssen. Die neue Bundesregierung muss sich trotz der geplanten hohen Staatsverschuldung durch sogenannte Sondervermögen Infrastruktur daran messen lassen.

Die Studie kann heruntergeladen werden:

https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Forschungsdatenbank/fkz_um23580010_bundesverkehrswegeplanung_bf.pdf

Die Seite 230 der Expertise mit den entsprechenden Tabellenwerten wird hier abgebildet sowie extra als pdf-Datei zugesandt, weil man sie leicht drehen können muss. Bei den Verfassern handelt es sich um Wissenschaftler, anbei auch Titel, Erscheinungsjahr und Verfasser.

Für Nachfragen stehen wir gern zur Verfügung

Jochen Kunz-Michel 0171-3467642

Wolfgang Melzer 0171-4064327

Jochen Hilbert 04101-591007

Anhang: Seite 230 und Titelblatt als Bildschirmdruck

PRINS-ID inkl. Hyperlink	Dringlichkeit ergaenzt (für NKA-Projekt; MAX Dringlichkeit von TP)	Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten, Stand 2012	Umweltbetroffenheit	BVWP 2030 original, berechnet anhand PRINS	Baukosten +73%	CO2-Preis=796	CO2-Preis=796 + E-Fahrzeuge "optimistisch"	CO2-Preis=796 + E-Fahrzeuge "moderat"	Straßen-Mehrverkehr "hoch" (29km/h; 100% MIV)	Straßen-Mehrverkehr "niedrig" (29km/h; 36% MIV)	Straßen-Mehrverkehr "niedrig" (29km/h; 36% MIV) + CO2-Preis 796	Verkehrsnachfrage=-10%	BMDV 2024*: Baukosten +73% CO2-Preis 796 + E-Fahrzeug-Hochlauf "optimistisch"	BMDV 2024* + Straßen-Mehrverkehr "hoch"	BMDV 2024*+ Verkehrsnachfrage=-10%	BMDV 2024* mit CO2-Preis=2000	BMDV 2024* mit CO2-Preis=2000 + Straßen-Mehrverkehr "hoch" ++ E-Fahrzeuge "moderat"
A1-G30-NI-HB	3-WB*	64,42	mittel	6,2	3,6	4,8	5,1	5,0	5,9	6,1	4,3	3,6	3,0	2,7	0,4	1,8	0,2
A1-G30-NW	1-VB-E	17,69	gering	20,6	11,9	15,9	19,2	17,6	19,8	20,3	14,3	19,0	11,2	10,3	5,4	9,1	2,3
A1-G40-NI	3-WB*	57,94	mittel	2,1	1,2	-0,7	-0,5	-0,6	1,9	2,0	-1,0	0,6	-0,3	-0,5	-0,4	-3,1	-4,1
A1-G50-NI	1-VB-E	40,24	gering	2,1	1,2	-1,3	-0,2	-0,7	1,9	2,0	-1,6	0,5	-0,1	-0,3	-1,9	-2,7	-4,5
A1-G50-NW	1-VB-E	30,39	gering	4,3	2,5	4,3	4,3	4,3	4,2	4,3	4,1	3,9	2,5	2,4	2,3	2,5	2,0
A1-G60-NW-T1-NW	1-VB-E	18,33	gering	8,5	4,9	11,7	8,5	10,1	8,3	8,4	11,2	7,6	4,9	4,7	4,4	5,5	6,7
A1-G60-NW-T2-NW	4-WB	22,8	gering	1,2	0,7	0,3	0,5	0,4	1,1	1,1	0,2	-1,4	0,3	0,2	-2,2	-0,4	-1,0
A1-G60-NW-T3-NW	3-WB*	82,49	gering	2,7	1,5	1,3	2,0	1,6	2,5	2,6	1,0	-0,1	1,2	1,0	-2,3	0,3	-0,9
A20-G10-NI-SH	2-VB	3145,8	hoch	1,9	1,1	1,4	1,6	1,5	1,9	1,9	1,3	1,7	0,9	0,9	0,6	0,6	0,0
A21-G20-SH-NI	2-VB	361,73	hoch	3,8	2,2	2,6	3,4	3,0	3,7	3,8	2,3	3,4	2,0	1,8	0,8	1,4	0,0
A23-G10-SH-HH	1-VB-E	156,23	mittel	2,6	1,5	1,6	2,3	1,9	2,4	2,5	1,3	0,6	1,3	1,1	-1,5	0,9	-0,5
A24-G10-BB	3-WB*	120,42	mittel	1,7	1,0	0,7	1,2	1,0	1,7	1,7	0,6	0,7	0,7	0,6	-0,8	0,1	-0,7
A25 B5-G20-SH	2-VB	88,28	mittel	11,5	6,7	11,3	11,2	11,3	11,1	11,4	10,4	10,4	6,5	6,0	6,0	6,2	3,8
A26-G10-HH	2-VB	861,6	mittel	3,3	1,9	3,0	3,2	3,1	3,2	3,3	2,8	3,0	1,8	1,7	1,5	1,7	0,9
A27-G10-HB-NI	1-VB-E	43,07	mittel	4,0	2,3	3,3	3,6	3,5	3,7	3,9	2,9	2,3	2,1	1,8	0,2	1,6	0,1
A281-G10-HB	2-VB	238,04	planf.	1,7	1,0	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6	1,4	1,5	0,9	0,8	0,7	0,7	0,4
A2-G10-NW	1-VB-E	4,18	gering	155,3	89,9	217,4	154,1	185,7	151,8	154,0	210,4	139,8	89,2	85,1	80,2	100,2	126,9
A2-G11-NI-T2-NI	4-WB	80,96	mittel	1,6	0,9	0,6	0,7	0,6	1,5	1,6	0,4	-0,9	0,4	0,3	-1,8	-0,6	-1,2
A2-G11-NI-T3-NI	1-VB-E	15,27	gering	18,2	10,50	17,12	17,52	17,3	17,6	17,94	15,95	14,8	10,1	9,5	6,6	9,41	5,90
A2-G11-NI-T4-NI	1-VB-E	18,68	gering	17,5	10,2	24,9	17,4	21,1	17,2	17,4	24,1	15,8	10,0	9,6	9,0	11,3	14,7
A2-G11-NI-T5-NI	4-WB	85,27	mittel	1,0	0,6	0,2	0,4	0,3	1,0	1,0	0,1	-1,5	0,2	0,1	-2,2	-0,5	-1,0
A2-G11-NI-T6-NI	1-VB-E	8,93	gering	41,8	24,2	56,7	41,8	49,3	40,7	41,4	54,6	37,6	24,2	22,9	21,7	27,0	32,0
A30-G10-NI-NW	1-VB-E	55,57	mittel	4,8	2,8	3,2	3,9	3,5	4,6	4,7	2,7	2,9	2,3	2,0	-0,2	1,2	-0,7
A33-G10-NI	2-VB	82,91	hoch	3,8	2,2	2,1	3,2	2,6	3,7	3,8	1,9	3,4	1,9	1,7	0,5	1,0	-0,4

Vom BVWP 2030 zur Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplanung (BVMP) – Eine interdisziplinäre Analyse der Verkehrsinfrastrukturplanung als Bestandteil der gesamtwirtschaftlich ausgerichteten Verkehrssystemgestaltung unter besonderer Berücksichtigung von Umwelt- und Naturschutzaspekten

Schlussbericht zu dem vom
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV)
beauftragten Forschungsprojekt „Umwelt- und naturschutzorientierte Transformation der
Bundesverkehrswegeplanung - Überprüfung der Verfahren und Bewertungsmethodiken des BVWP
2030 und Weiterentwicklung in einen BVMP 2040“
(UnoTrans, FKZ: UM235800100)

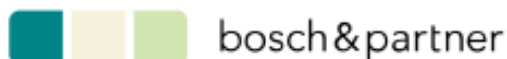
Auftragnehmer:



Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften "Friedrich List",
Professur für Verkehrsökologie



Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität e.V. (IKEM)



Bosch & Partner GmbH

Autoren:

Richard Hartl, Prof. Dr. Thorsten Beckers, Prof. Dr. Kai Nagel,
Dr. Lukas Vorwerk, Prof. Dr. Georg Hermes, Jan Klein,
Dr. Dieter Günnewig, Prof. Dr. Jens Borken-Kleefeld

Unter Mitwirkung von Lukas Eberle und Julian Zimig

Januar 2025