

über 10 Jahre aktiv für nachhaltige Mobilität

Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 20 (A 22)
c/o Uwe Schmidt, Frelsdorfer Straße 7, 27432 Hipstedt

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
D – 10115 Berlin

Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 20 (A 22)
c/o Uwe Schmidt, Pressesprecher
Frelsdorfer Straße 7, 27432 Hipstedt
Tel. 04768-304, mobil 0170-3330198
eMail uwe.schmidt@a22-nie.de
www.A22-nie.de

Hipstedt, den 29. April 2016

Per Einschreiben

BVWP 2030

Hier: Stellungnahme im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Sehr geehrter Minister Dobrindt,
sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 nehmen wir wie folgt Stellung. Die Stellungnahme gliedert sich in folgende Hauptpunkte:

1. Allgemeine Würdigung und Kritik des BVWP und des Umweltberichts
2. Spezielle Kritikpunkte
 - 2.1. Raumwirksamkeit
 - 2.2. Hinterlandanbindung
 - 2.3. Netzwirkungen der Projekte des BVWP 2030
3. Unstimmigkeiten und Fehler im PRINS
4. Fazit und abschließende Bewertung

1. Allgemeine Würdigung und Kritik des BVWP und des Umweltberichts

Eine Gesamtbewertung des BVWP-Entwurfs ist nicht möglich, weil der BVWP unvollständig ist.

So sind Bahnstrecken nicht bewertet worden, und sämtliche Bahnknotenausbauprojekte fehlen oder sind unvollständig dargestellt. Die Netzdarstellung ist unvollständig. Emissionen werden nicht berechnet, sondern nur abgeschätzt. Die Verlagerungseffekte werden nicht eingerechnet. Insgesamt fehlt es an einer ausreichenden Grundlage für eine sachgerechte Bewertung. Viele Straßenprojekte entziehen sich der Möglichkeit einer Stellungnahme, da sie als laufende Vorhaben eingestuft wurden, obwohl noch keine rechtswirksame Planfeststellung vorliegt. Die selbst gesteckten Umweltziele werden alle verfehlt und entziehen sich damit ebenfalls einer fachgerechten Stellungnahme.

Aus den vorgenannten Gründen können wir den BVWP-Entwurf nicht abschließend bewerten und erwarten eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung und Möglichkeit zur Stellungnahme.

1.1. Öffentlichkeitsbeteiligung und Transparenz

In der Pressemitteilung vom 21.04.2016 stellt Bundesverkehrsminister Dobrindt fest:

„Erstmals wird bei der Erstellung eines Bundesverkehrswegeplans die Öffentlichkeit beteiligt. Wir informieren von Anfang an über die Vorhaben und ihre Bedeutung für unser Land.“¹

Wir begrüßen die Öffentlichkeitsbeteiligung, weisen aber darauf hin, dass im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) die formelle Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung als wesentlicher Verfahrensbestandteil verpflichtend und nach EU-Recht vorgeschrieben ist.

Beteiligungszeitraum stark eingeschränkt

Für den BVWP ist erstmalig eine strategische Umweltprüfung (SUP) nach den Vorschriften des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vorgesehen. Als Beteiligungszeitraum wurde eine dreimonatige Zeitspanne empfohlen,² die im Beteiligungsverfahren bei SUP möglich ist. Das BMVI hat die Beteiligung auf das Mindestmaß von 6 Wochen beschränkt.

Der Beteiligungszeitraum begann am 21.03.2016 in der Woche direkt vor Ostern, also in den Osterferien. Er endet am 2.05.2016. Die Osterferien abgerechnet, ergibt sich faktisch ein Beteiligungszeitraum von 4 Wochen. Da die Online-Beteiligung extrem eingeschränkt ist, müssen Stellungnahmen auf dem Postweg versendet werden. Damit sie pünktlich eintreffen, müssen sie spätestens am 29.04. aufgegeben werden. Damit entfallen weitere 4 Tage für die Bearbeitung der Stellungnahme. Unter dem Strich stehen also nur rund dreieinhalb Wochen für die Beteiligung zur Verfügung.

Es ist nahezu unmöglich für Laien, sich in dieser kurzen Zeit in den komplexen und komplizierten Sachverhalt einzuarbeiten und eine Stellungnahme zu erstellen. Für Berufstätige bleibt noch weniger Zeit. Aus unserer Sicht ist diese Vorgehensweise in höchstem Maße unredlich und regelwidrig.

Online-Beteiligung stark eingeschränkt

Die Eingabe über das Online-Formular ist auf einen Umfang von 10.000 Zeichen für Projektstellungnahmen und auf 50.000 Zeichen für Gesamtstellungnahmen beschränkt. Außerdem können über das Online-Formular keine externen Dokumente geladen werden. Dies stellt eine unzulässige Beschränkung der Öffentlichkeitsbeteiligung dar.

Unübersichtliche und verspätete Einstellung von Dokumenten

Die Online-Beteiligung ist wegen der Unübersichtlichkeit der einzelnen Darstellungen wesentlich erschwert. Die verschiedenen Erläuterungen finden sich auf unterschiedlichsten Seiten, die erst nach einiger Suche in Zusammenhang gebracht werden können.

Die Qualität der Darstellungen lässt teilweise zu wünschen übrig. Viele Legenden im Textteil des BVWP-Entwurfs sind kaum lesbar. Das widerspricht dem Transparenzgedanken des BVWP.

Manche Dokumente sind erst mit erheblicher Verspätung zugänglich gemacht worden. Dazu ein Beispiel: Im BVWP-Entwurf heißt es, dass die Projekte des Verkehrsträgers Straße „vorab auf ihre räumliche Verbindungsfunktion hin näher zu untersuchen“ waren.³ Diese Untersuchung ist,

¹ BMVI (<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/036-dobrindt-bvwp-oeffentlichkeitsbeteiligung.html?nn=35788>) (Stand: 28.4.2016)

² vgl. Erarbeitung eines Konzepts, S. 218

³ BVWP-Entwurf, S. 10

so der BVWP-Entwurf, auf der Grundlage des Gutachtens „Ableitung von Vorgaben zur Bestimmung der maßgebenden Verbindungsfunktionsstufe und von Qualitätsstufen zur Bewertung der verbindungsbezogenen Angebotsqualitäten in Straßennetzen“ erfolgt.⁴

Dieses Gutachten, welches unerlässlich ist, um die Projektbewertungen im BVWP-Entwurf transparent und nachvollziehbar zu machen, steht auf der Internetseite des BMVI erst seit dem 12. April 2016 – also erst nach Ablauf der Hälfte der Frist für die Öffentlichkeitsbeteiligung – zur Verfügung:⁵



Diese Vorgehensweise des BMVI ist mit dem Gebot der Transparenz nicht vereinbar.

Auch das „Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030“ konnte erst am 12.04.2016 ausfindig gemacht werden. Es sei dahin gestellt, ob es bereits früher eingestellt war. Es ist zu vermuten, dass dem nicht so ist.

Verständlichkeit

Die SUP verlangt eine verständliche und vollständige Darstellung der Sachverhalte, damit sich Interessierte ein adäquates Bild über die Inhalte machen können. Verständlich und klar gegliedert und ohne weitere Erläuterungen nachvollziehbar sind nur die Ausführungen zu den Umweltbelangen. Diese sind umfassend und nachvollziehbar. Die meisten anderen Aspekte des BVWP-Entwurfs sind nur schwer verständlich. Es wurden keine Anstrengungen unternommen, die – zugegebenermaßen – komplizierten Sachverhalte allgemeinverständlich darzustellen. Dies widerspricht dem Gedanken der SUP.

Die Zusammenstellung der einzelnen Fakten und Kriterien für die Projekte im PRINS ist ein guter Anfang im Sinne einer transparenten Darstellung. Aber es ist eben nur ein Anfang.

⁴ BVWP-Entwurf, S. 10, Anm. 2

⁵ BMVI (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Straesse/ableitung-von-vorgaben-zur-bestimmung-der-massgebenden-verbindungs-funktionsstufe.html?linkToOverview=js>) (Stand: 28.4.2016)

1.2.Ziele werden nicht erfüllt

Die Ziele und Lösungsstrategien für den BVWP 2030 sind im Entwurf wie folgt dargestellt:⁶

Übergeordnete Ziele	Abgeleitete Ziele u. Lösungsstrategien für den BVWP 2030
Mobilität im Personenverkehr ermöglichen	<ul style="list-style-type: none"> • Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Verbesserung von Erreichbarkeiten/Anbindungsqualität
Sicherstellung der Güterversorgung, Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> • Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz • Transportkostensenkungen • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Erhöhung der Zuverlässigkeit von Transporten • Verbesserung der Anbindungen von intermodalen Drehkreuzen (z. B. Flughäfen, Seehäfen, KV-Terminals)
Erhöhung der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz • Verlagerung auf Teilnetze und Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit
Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger • Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz
Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs • Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume
Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation in Regionen und Städten	<ul style="list-style-type: none"> • Lärmvermeidung und Lärmminderung • Entlastung von Orten und Menschen/Erschließung städtebaulicher Potenziale

Tabelle 1: Übergeordnete und abgeleitete Ziele bzw. Lösungsstrategien für den BVWP 2030

Der Entwurf des BVWP 2030 enthält etliche gute Zielsetzungen. Dazu zählen u. a.

- der Vorrang von Erhalt vor Ausbau und Neubau,
- die stärkere Priorisierung von Projekten,
- die Konzentration auf Engpassbeseitigung,
- die Berücksichtigung von intermodalen Knoten,
- die Prüfung von Alternativen,
- die Begrenzung der Lärm- und Schadstoffbelastung,
- die stärkere Gewichtung des Klimaschutzes,
- die Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft sowie der Erhalt verkehrsarmer unzerschnittener Räume

⁶ BVWP-Entwurf, S. 5

Wir begrüßen den Ansatz, den Erhalt der bestehenden Infrastruktur zu stärken, wie in der Grundkonzeption dargestellt. Damit bleibt die Funktionsfähigkeit des bestehenden, bereits gut ausgebauten Verkehrsnetzes erhalten, ohne neue Zerschneidungen zu verursachen. Wir befürworten auch die Einführung der Kategorie VB-E für Engpassbeseitigungen, weil damit konkrete Problembereiche der bestehenden Infrastruktur angegangen werden können. Die dort eingestufteten Projekte lösen überwiegend keine hohe Umweltbetroffenheit aus. Allerdings kritisieren wir, dass die Kategorie VB-E mit der Kategorie VB vermischt wurde, siehe dazu auch unter Punkt 1.3.

Leider gelangt der BVWP-Entwurf in vielen dieser Punkte über eine bloße Absichtserklärung kaum hinaus. Zahlreiche Anforderungen und Kernzielsetzungen, die in der Grundkonzeption des BVWP festgeschrieben sind und die im Textteil des BVWP-Entwurfs angesprochen werden, bleiben in der faktischen Umsetzung unberücksichtigt und unerfüllt.

So will der BVWP-Entwurf auch weiterhin mehr Finanzmittel in den Neu- und Ausbau von Straßen investieren als in Schienenprojekte. Die starke Schwerpunktsetzung auf die Straße verhindert einen zukunftsgerichteten Klimaschutz. Von dem selbst gesteckten Klimaziel von 40 Prozent weniger Treibhausgasen bis 2020 gegenüber 1990 ist Deutschland noch weit entfernt. Um das 40-Prozent-Ziel noch zu erreichen, müssten die Klimaschutzaktivitäten verdreifacht werden. Während alle anderen energieintensiven Sparten in den letzten Jahren den Ausstoß von klimaschädlichen Gasen reduzieren konnten, bleibt derjenige des Verkehrs unvermindert hoch. Der BVWP verpasst die Chance, dies zu verändern.

Außerdem werden die Reduzierungsziele zu Lärmbelastung und Schadstoffen sowie zum Flächenverbrauch vollständig verfehlt. Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung und Bewertung der Projekte im Sinne einer bedarfsgerechten Gesamtnetzplanung wird stark vernachlässigt. Mit der Einstellung der allermeisten Projekte in den Vordringlichen Bedarf ist von einer Priorisierung gemäß des nationalen Prioritätenkonzepts wenig geblieben. Die im Rahmen der SUP vorgeschriebene Ermittlung und Prüfung von Alternativen findet praktisch nicht statt.

Der Entwurf des BVWP 2030 verfehlt zahlreiche der gesetzten Umweltziele vollumfänglich. In den nachfolgenden Ausführungen gehen wir konkret auf die Defizite ein.

1.3. Methodenkritik

Fehlende bzw. unvollständige Alternativenprüfung

Wir begrüßen ausdrücklich, dass auch Alternativen geprüft werden sollen. Allerdings sehen wir sehr kritisch, dass die Alternativenprüfungen von den anmeldenden Ländern durchgeführt wurden. Zum einen haben die Länder unterschiedliche Methoden, die Alternativen zu prüfen. Eine Vergleichbarkeit ist damit nicht gegeben. Zum anderen hat sich bereits mehrfach gezeigt, dass Alternativen von den zuständigen Stellen bei den Ländern nicht gewissenhaft oder ernsthaft geprüft wurden. Dies wird auch eingestanden mit dem Argument, dass die Landesplanungsbehörde den Auftrag hätte, z. B. eine bestimmte Straße zu planen und nicht die Alternativen. Die Alternativenprüfung kann nur wirksam durch das BMVI erfolgen.

Die Pflicht einer gewissenhaften Alternativenprüfung ergibt sich auch aus den Anforderungen der SUP. Danach sind „alle vernünftigen“ Alternativen zu ermitteln, zu bewerten und zu prüfen – und zwar in einem einheitlichen, vergleichbaren Verfahren. Dabei sind nicht nur Varianten zu untersuchen, wie das vielfach bei der Alternativenprüfung durch die Länder erfolgt ist, sondern Alternativen anderer Verkehrsträger. Im PRINS wird vielfach auf die Alternativenprüfung im Raumordnungsverfahren hingewiesen. Dort geht es aber immer nur um die Prüfung von Varianten. Solcher Art Alternativenprüfung ist vollkommen unzureichend und nicht im Sinne der SUP.

Die in den PRINS erwähnten Alternativenprüfungen der einzelnen Projekte erfolgte praktisch ausnahmslos nicht verkehrsträgerübergreifend. Die verkehrsträgerübergreifende Prüfung von Alternativen ist aber genau das Ziel und ein zentrales Instrument des BVWP. Vor diesem Hintergrund ist die verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung für alle Projekte des BVWP erneut durchzuführen.

Für das Projekt A20-G10-NI-SH übersenden wir Ihnen in der Anlage einen Vorschlag zur Prüfung von Verkehrlichen Alternativen.

Fehlende Monetarisierung von Umweltwirkungen und fehlende Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit bei Einstufung von Projekten in den Vordringlichen Bedarf

Ein Großteil erheblicher Umweltwirkungen wird nicht monetarisiert. Dazu zählen Zerschneidung verkehrsarmer, unzerschnittener Räume $\geq 100 \text{ km}^2$ sowie unzerschnittener Funktionsräume (Kernräume und Großräume) und Lebensraumkorridore nationaler Bedeutung, direkte oder indirekte Beeinträchtigung von FFH-Gebieten, Vogelschutzgebieten, Naturschutzgebieten, Landschaftsschutzgebieten, Überschwemmungsgebieten sowie weiterer Gebiete mit Schutzfunktionen. Somit ist die Umweltbetroffenheit, die ein Projekt auslösen kann, nicht berücksichtigt.

Das zeigt sich auch bei der Bedarfseinstufung, bei der die selbst gesteckten Naturschutzziele in eklatanter Weise vernachlässigt werden. Im BVWP-Entwurf heißt es:

„Wichtigstes Kriterium für die Einstufung der Vorhaben in die Dringlichkeitskategorie VB/VB-E ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. [...] Die Einstufung von Vorhaben in den VB erfolgte jedoch nicht ausschließlich auf Grundlage der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Vielmehr werden zahlreiche Vorhaben mit einem vergleichsweise geringen Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgrund ihrer raumordnerischen und/oder städtebaulichen Bedeutung in den Vordringlichen Bedarf eingestuft.“⁷

Die Umweltverträglichkeit eines Projektes bleibt dabei vollkommen unberücksichtigt. Damit werden die Zielsetzungen des BVWP hinsichtlich Naturschutz und Lebensraumerhalt vollkommen verfehlt.

Dabei handelt es sich um einen schwerwiegenden methodischen Fehler, der zu einer komplett falschen Bedarfseinstufung führt und darüber hinaus der SUP die Grundlage für eine vergleichende Bewertung entzieht. Vor diesem Hintergrund sind alle Projekte des Vordringlichen Bedarfs unter Einbeziehung ihrer umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung neu zu bewerten. Dabei sind die alle Umweltwirkungen zu monetarisieren. Projekte mit hoher Umweltschädlichkeit dürfen nicht in den Vordringlichen Bedarf übernommen werden.

Das oben Gesagte soll am Beispiel des Projektes A20-G10-NI-SH kurz erläutert werden. Das Projekt würde mit einem NKV von 1,6 in den Weiteren Bedarf eingestuft werden. Mit dem Argument der Bedeutung für die Seehafenhinterlandanbindung und der raumordnerischen Bedeutung wird das Projekt jedoch in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Dabei werden die folgenden Faktoren außer Acht gelassen:

Zerschneidung verkehrsarmer, unzerschnittener Räume:

- Das Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T1-NI betrifft mehrere unzerschnittene Funktionsräume (Kernräume UFR 250, Großraum UFR 1000/1500 und Großraum UFR 1500).
- Das Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T2-NI zerschneidet einen großen UZR $\geq 100 \text{ km}^2$ und entwertet ihn entsprechend.

⁷ BVWP-Entwurf, S. 11

- Das Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T4-NI betrifft mehrere unzerschnittene Funktionsräume (Kernräume UFR 250).
- Das Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T5-NI liegt nahezu vollständig in einem UZR ≥ 100 km² und zerschneidet ihn.
- Das Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T6-NI liegt komplett in einem UZR ≥ 100 km² und zerschneidet ihn.
- Das Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T7-NI liegt etwa zu einem Drittel in einem UZR ≥ 100 km² und zerschneidet ihn dort.

Die o. g. Zerschneidung verkehrsarmer, unzerschnittener Räume führt zu einer Entwertung solcher Räume im Umfang von rund 19.000 ha.

Die Umweltbetroffenheit wird als „hoch“ eingestuft. Es sind Schutzgebiete direkt durch Überbauung und indirekt betroffen.

Diese starke Umweltbetroffenheit bleibt bei der Bedarfseinordnung vollkommen unberücksichtigt.

Unzulässige Vermischung von Bedarfsstufen, falsche Bedarfsstufensetzung

Die Vermischung von VB und VB-E in einer einzigen Bedarfsstufe widerspricht dem Ziel, im vorliegenden Entwurf des BVWP eine stärkere Priorisierung erreichen zu wollen. Eine echte Priorisierung findet auf diese Weise nicht statt. Die Bedarfsstufen VB und VB-E sind voneinander zu trennen. Andernfalls ist die Priorisierung noch geringer als im BVWP 2003 und widerspricht damit der in der Grundkonzeption gesteckten Zielsetzung.

Eine große Anzahl angemeldeter Schienenprojekte sind vor der Aufstellung und Veröffentlichung des BVWP-Entwurfs offensichtlich nicht umfassend bewertet worden. Im BVWP-Entwurf heißt es dazu, dass die Bewertung von Schienenprojekten in zwei Phasen erfolgen soll.⁸ Als Notbehelf hat der BVWP-Entwurf im Falle des Verkehrsträgers Schiene den so genannten „potentiellen Bedarf“ eingerichtet – eine Bedarfskategorie, die in der Grundkonzeption des BVWP in keiner Weise vorgesehen ist und nicht existiert. Der „potentielle Bedarf“ enthält eine Vielzahl von Projekten, deren „Projektdefinition noch nicht abgeschlossen“ ist.⁹ Dieser Notbehelf ist aufzulösen und die dort verankerten Schienenprojekte sind den „offiziellen“ Bedarfsstufen zuzuordnen.

Kostenschätzungen nicht vergleichbar

Der Bundesrechnungshof kritisiert, dass auch im neuen Bundesverkehrswegeplan unrealistische Kostenschätzungen vorliegen und die einzelnen Projekte nicht miteinander vergleichbar sind.¹⁰ Ursache ist, dass die Kostenschätzungen offenbar von den Ländern stammen, die teilweise unterschiedliche Maßstäbe anlegen. Vor diesem Hintergrund müssen vor allem die Planungen für den Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen noch einmal komplett auf Plausibilität überprüft werden.

Mehrfacheinrechnung von Zeitgewinnen, NKV

Der Entwurf der Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2030 sah vor, zukünftig bei der Priorisierung der Projekte eine weniger starke Fokussierung auf Zeitvorteile und eine stärkere Konzentration auf die Erhöhung der Effizienz der vorhandenen Infrastruktur sowie die Berücksichtigung der ökologischen Verträglichkeit zu legen.

⁸ vgl. BVWP-Entwurf, S. 39

⁹ BVWP-Entwurf, S. 172ff.

¹⁰ tagesschau.de (<http://www.tagesschau.de/inland/bundesverkehrswegeplan-101.html>) (Stand: 29.4.2015)

Tatsächlich wird in dem vorgelegten Entwurf des BVWP aber genau das Gegenteil vollzogen. Zeitvorteile bzw. Reisezeitgewinne sind an mindestens 5 Stellen maßgebliche Indikatoren für die Bewertung und damit Priorisierung der Projekte, wie nachfolgend dargestellt wird. Gleichzeitig spielt das Maß der Umweltbetroffenheit praktisch keine Rolle bei der Einstufung der Projekte. Zeitvorteile und Reisezeitgewinne werden in der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) über folgende Kriterien eingerechnet:

- Veränderung der Reisezeit
- Veränderung der Transportsenkungskosten
- Veränderung der Betriebskosten
- Veränderung der Zuverlässigkeit
- Veränderung der implizierten Nutzen

Nicht eingerechnet sind dagegen die Zeitverluste durch die neue Barrierewirkung einer Straße für die Bevölkerung und die regionale Wirtschaft.

Auch die Festlegung der Verbindungsfunktionsstufen (VFS) basiert – insbesondere bei hoher Einstufung – im Wesentlichen auf Reisezeitgewinnen und dem Faktor Geschwindigkeit, berechnet aus der Luftliniengeschwindigkeit und dem Reisezeitverhältnis. Andere wesentliche Aspekte wie Verkehrssicherheit, Austauschbeziehungen und Teilhabe sowie der Landschafts- und Umweltaspekt werden vernachlässigt. Bei der sich an die Bestimmung der Verbindungsfunktionsstufen anschließenden Bewertung der An- und Verbindungsqualität, mit der mögliche Defizite ermittelt werden sollen, spielen wiederum Reisezeitgewinne und Geschwindigkeit eine Rolle. Dazu heißt es im Methodenhandbuch:

„Für den Verkehrsträger ‚Straße‘ wurde nun mit einem fahrtzeitoptimierten Best-Weg-Algorithmus die schnellstmögliche Route, die für die Überwindung der einzelnen Relationen innerhalb des Straßennetzes zurückgelegt werden muss, ermittelt und die dabei benötigte minimale Fahrtzeit als zweite Eingangsgröße zur Berechnung der Luftliniengeschwindigkeit bestimmt.“¹¹

Das heißt, dass Reisezeitgewinne allein bei der Bewertung der Netzwirkung mehrfach eingehen. Wir kritisieren auch, dass bereits Reisezeitgewinne unter einer Minute eingerechnet werden. Zeitgewinne unter 5 Minuten sind vernachlässigbar und sollten nicht monetarisiert werden.

Durch die Mehrfacheinrechnung von Zeitgewinnen beim Verkehrsträger Straße wird dieser unverhältnismäßig stark gegenüber dem Verkehrsträger Schiene gefördert. Faktisch findet dadurch eine Verlagerung von der Schiene auf die Straße statt und nicht – wie in der Grundkonzeption und im BVWP-Entwurf dargestellt – von der Straße auf die Schiene. Darüber hinaus halbiert der „implizierte Nutzen“ den Verlagerungsgewinn der Bahn. Diese Vorgehensweise stellt die gesamte Bewertung des BVWP in Frage und erfordert eine Neubewertung aller Projekte.

Es ist außerdem zu kritisieren, dass im Gegenzug die so genannten externen Kosten des Verkehrs nicht eingerechnet wurden.

Nicht berücksichtigt wurde die Tatsache, dass die Lkw-Maut 2018 auf alle Bundesstraßen ausgeweitet werden soll. Dies ist bei der NKA einzurechnen.

¹¹ Methodenhandbuch, S. 285, Fußnote 153

Netzbetrachtung vernachlässigt

Die in der Grundkonzeption angekündigte Netzbetrachtung schlägt fehl. Lediglich bei der Zuordnung der Projekte zu Verbindungsfunktionsstufen geht in gewissem Umfang eine Netzwirkung ein. Diese erfolgt aber nicht verkehrsträgerübergreifend, sondern nur für die Straße und auch für diese nur stark reduziert auf zwei Verbindungsfunktionsstufen. Weder werden verkehrsträgerübergreifende Transportketten berücksichtigt noch werden die Projekte in einen Netzzusammenhang gestellt.

Auch die NKA krankt daran, dass wiederum nur eine Einzelbetrachtung von Projekten vorgenommen wird und keine Netzbetrachtung.

Wir regen an, im Zuge der Überarbeitung des BVWP-Entwurfs die Gelegenheit zu nutzen, die Bundesverkehrswegeplanung zu einer Gesamtschau der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrsnetzes weiterzuentwickeln.

2. Spezielle Kritikpunkte

2.1. Raumwirksamkeit

Die raumordnerische Beurteilung von Projekten gehört als Modul C zu den zentralen Bewertungsmethoden des BVWP.

Im Hinblick auf diese Projektbewertungsmethode liegen im BVWP-Entwurf gravierende Verstöße gegen das nationale Prioritätenkonzept, Verstöße gegen das Gebot der Transparenz und gegen Kernzielsetzungen des BVWP-Entwurfs sowie methodische und inhaltliche Fehler und Fragwürdigkeiten vor.

Am Beispiel des Projektes A 20 wird ein mehr als gravierender Verstoß gegen das nationale Prioritätenkonzept deutlich, der offenbar System hat.

In den Ausführungen des BVWP-Entwurfs zur raumordnerischen Beurteilung wird konstatiert, dass den Projekten als **Ergebnis der Raumwirksamkeitsanalyse** „**letztlich** eine **hohe, mittlere, geringe oder keine** Raumwirksamkeit zugeschrieben“ wurde.¹² [H. d. V.]

In der Darstellung des Nationalen Prioritätenkonzeptes im BVWP-Entwurf heißt es:

„Die Einstufung von Vorhaben in den VB erfolgte jedoch nicht ausschließlich auf Grundlage der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Vielmehr werden zahlreiche Vorhaben mit einem vergleichsweise geringen Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgrund ihrer raumordnerischen und/oder städtebaulichen Bedeutung in den Vordringlichen Bedarf eingestuft.“¹³

Diese Aussage wird im Abschnitt über die Priorisierung der Straßenbauprojekte eindeutig konkretisiert:

„Ebenfalls in den Vordringlichen Bedarf eingestuft wurden Projekte mit **hoher** raumordnerischer Bedeutung. Dabei handelt es sich um Vorhaben, die einen wichtigen Beitrag dazu leisten, Erreichbarkeitsdefizite zu mindern oder zu beseitigen. Viele Projekte mit **hoher** raumordnerischer Bedeutung sind wegen hoher Wirtschaftlichkeit ohnehin in den VB eingestuft worden. Es gibt

¹² BVWP-Entwurf, S. 68

¹³ BVWP-Entwurf, S. 11

jedoch auch Straßenprojekte, die zwar ein vergleichsweise geringeres NKV aufweisen, aufgrund der **hohen** raumordnerischen Bedeutung aber in den VB eingeordnet wurden.“¹⁴ [H. d. V.]

Der BVWP-Entwurf legt also ganz eindeutig fest, dass Projekte mit einem niedrigen NKV **nur dann** in den vordringlichen Bedarf eingestuft werden können, wenn sie eine **hohe** raumordnerische Bedeutung aufweisen können. Diese **hohe** raumordnerische Bedeutung muss als Resultat aus der raumordnerischen Beurteilung der Projekte hervorgehen, denn das ist ja der Sinn und der Zweck dieses methodischen Moduls (C).

Bei der Einstufung der A 20, welche das niedrigste NKV aller niedersächsischen Straßenbauprojekte aufzuweisen hat, in die Bedarfskategorien werden die Resultate der raumordnerischen Beurteilung, also die Ergebnisse der Analysen des Methodenmoduls (C), indes vollständig missachtet:

Projekt Nr.	Ergebnis d. raumordnerischen Beurteilung lt. PRINS	Einstufung in die Bedarfskategorien und Begründung der Einstufung
Gesamtprojekt A20-G10-NI-SH (Projektliste Niedersachsen) Teilprojekte A20-G10-NI-SH-T1-NI A20-G10-NI-SH-T2-NI A20-G10-NI-SH-T3-NI A20-G10-NI-SH-T4-NI A20-G10-NI-SH-T5-NI A20-G10-NI-SH-T6-NI A20-G10-NI-SH-T7-NI A20-G10-NI-SH-T8-NI A20-G10-NI-SH-T11-NI	mittlere Raumwirksamkeit ¹⁵	VB raumordnerische Beurteilung: hoch ¹⁶
Gesamtprojekt A20-G10-NI-SH Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH (Projektliste Schleswig-Holstein)	mittlere Raumwirksamkeit ¹⁷	VB raumordnerische Beurteilung: hoch ¹⁸
Gesamtprojekt A20-G10-NI-SH Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T10-NI-SH (Projektliste Schleswig-Holstein)	mittlere Raumwirksamkeit ¹⁹	VB raumordnerische Beurteilung: hoch ²⁰
Gesamtprojekt A20-G10-SH Teilprojekt A20-G10-SH-T1-SH (Projektliste Schleswig-Holstein)	geringe Raumwirksamkeit ²¹	VB raumordnerische Beurteilung: hoch ²²
Gesamtprojekt A20-G10-SH Teilprojekt A20-G10-SH-T2-SH (Projektliste Schleswig-Holstein)	geringe Raumwirksamkeit ²³	VB raumordnerische Beurteilung: hoch ²⁴

Sämtliche Projekte, die zur A 20 gehören, haben – wie anhand des PRINS eindeutig und nachweisbar zu belegen ist – ein schlechteres bis weitaus schlechteres Analyseergebnis erzielt, als

¹⁴ BVWP-Entwurf, S. 37

¹⁵ PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html>) (Stand: 27.6.2016)

¹⁶ vgl. BVWP-Entwurf, S. 115

¹⁷ PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html>) (Stand: 27.4.2016)

¹⁸ BVWP-Entwurf, S. 148

¹⁹ PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html>) (Stand: 27.4.2016)

²⁰ BVWP-Entwurf, S. 148

²¹ PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH/A20-G10-SH.html>) (Stand: 27.4.2016)

²² BVWP-Entwurf, S. 148

²³ PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH/A20-G10-SH.html>) (Stand: 27.4.2016)

²⁴ BVWP-Entwurf, S. 148

ihnen in den Projektlisten des BVWP als Begründung ihrer Einstufung in den vordringlichen Bedarf zugeschrieben wird.

Die durchgängig vorgenommene Veranschlagung einer hohen Raumwirksamkeit dieser Projekte in den Projektlisten des BVWP-Entwurfs bzw. bei der Einstufung der Projekte in die Bedarfskategorien entbehrt jeglicher analytischen Rechtfertigung und Begründung. Die hohe Raumwirksamkeit dieser Projekte ist, um es auf den Punkt zu bringen, absolut frei erfunden.

Sämtliche Projekte, die zur A 20 gehören, können als Resultat der Raumwirksamkeitsanalyse nur eine **mittlere** oder sogar nur eine **geringe** Raumwirksamkeit aufweisen.

Damit ist die vorgenommene Einstufung der Projekte in die Bedarfskategorie des vordringlichen Bedarfs hinfällig. Die A 20 sowie alle ihre Teilprojekte können die festgeschriebenen Voraussetzungen für eine Einstufung in den vordringlichen Bedarf ausweislich der Ergebnisse der Raumwirksamkeitsanalyse nicht erfüllen. Zudem verfügen sie über das schlechteste NKV aller niedersächsischen Straßenbauprojekte. Zwangsläufig muss die A 20 inklusive aller ihrer Teilprojekte in den weiteren Bedarf zurückgestuft werden.

Die am Beispiel der A 20 offen gelegte, unzulässige und durch nichts zu rechtfertigende Vorgehensweise stellt sowohl die Projektlisten des BVWP-Entwurfs als auch die damit verbundene Einstufung der Projekte in die Bedarfskategorien grundsätzlich in Frage. Dies gilt für alle Projekte des BVWP-Entwurfs. Der gesamte BVWP-Entwurf muss hinsichtlich dieses mehr als eklatanten und offenbar systematischen Verstoßes gegen das nationale Prioritätenkonzept strengstens überprüft und richtig gestellt werden.

Unabhängig von diesem gravierenden Verstoß sind weitere Verstöße, Fehler und Mängel des BVWP-Entwurfs hinsichtlich der Raumwirksamkeitsanalyse zu konstatieren.

Nach übereinstimmender Auskunft sowohl des BVWP-Entwurfs als auch des Methodenhandbuchs basiert die Analyse der Raumwirksamkeit grundlegend auf den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN).²⁵

In den RIN wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass durch „die Variation der Umlegungsparameter [...] alternative Routen generiert und analysiert werden“ können. So ist gewährleistet, dass Analysen nach den RIN „besonderen Anforderungen an die Routenfestlegung“ gerecht werden können.²⁶ Zu diesen besonderen Anforderungen zählt z. B. auch die Umfahrung ökologisch sensibler Bereiche:

„Um bestehende Verkammerungen zu mildern oder neue Zerschneidungen zu vermeiden, kann der Widerstand auf Verkehrswegen durch ökologisch sensible Räume [...] erhöht werden“.²⁷ Darüber hinaus ist in den RIN eigens eine Aufstellung der „Kategorien und Wertestufen von Ökosystemen“ enthalten.²⁸

Um die besonderen Anforderungen zu erfüllen, ist die Setzung passgenauer Parameter erforderlich, denn diese, so die RIN, hat Einfluss auf die „Kategorisierung von Straßennetzen“. Dies wird in den RIN an einem Beispiel verdeutlicht:

„Im dargestellten Beispiel existieren zwei Routen für die Verbindung der Oberzentren. Route 1 führt über die Autobahn und weist eine Länge von 100 Kilometern und eine Fahrtzeit von 55 Mi-

²⁵ vgl. BVWP-Entwurf, S. 66 u. Methodenhandbuch, S. 40

²⁶ RIN, Anhang, S. 34f.

²⁷ RIN, Anhang, S. 35

²⁸ vgl. RIN, Anhang, S. 35

nuten [...] auf. Route 2 führt über eine Landstraße mit einer Länge von 80 Kilometern und einer Fahrtzeit von 60 Minuten [...]. Je nach Gewichtung der Parameter [...] ergibt sich die Route 1 oder die Route 2.“²⁹

Diese Ausführungen in den RIN sind insbesondere für Projekte bedeutsam, die eine hohe Umweltschädlichkeit aufweisen, denn die Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft, die Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs sowie die Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume gehört zu den ausgewiesenen Zielsetzungen des BVWP-Entwurfs.³⁰ Demzufolge ist der BVWP-Entwurf dazu verpflichtet, die in den RIN dargelegten alternativen Berechnungsmethoden in der Raumwirksamkeitsanalyse zu berücksichtigen und anzuwenden.

Ob und wie dies geschehen ist, wird weder aus dem BVWP-Entwurf noch aus dem PRINS noch aus dem Methodenhandbuch klar ersichtlich. Damit liegt ein gravierender Verstoß gegen das Gebot der Transparenz vor.

Die Lektüre des Methodenhandbuchs lässt indes darauf schließen, dass die besonderen Anforderungen nach RIN nicht beachtet und keine anforderungsadäquaten Parameter gesetzt worden sind, sondern allein die „schnellstmögliche Route“, die mit einem „fahrtzeitoptimierten Best-Weg-Algorithmus“ ermittelt wurde, als Berechnungs- und Bewertungsgrundlage herangezogen worden ist.³¹

Diese Vorgehensweise ist unvereinbar mit der Zielsetzung des BVWP-Entwurfs, die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft zu minimieren und unzerschnittene Räume zu bewahren. Dieser grundlegende methodische Fehler betrifft beispielsweise das Projekt A20-G10-NI-SH, welches ein sehr hohes Umweltrisiko aufweist.

Unabhängig von den bisherigen Erörterungen werden im folgenden weitere inhaltliche methodische Fehler und Fragwürdigkeiten der Raumwirksamkeitsanalyse am Beispiel der A 20 dargestellt.

Für die raumordnerische Bewertung von Straßenprojekten im BVWP-Entwurf sind zum einen die An- und Verbindungsqualitäten im Straßenpersonenverkehr, zum anderen die räumliche Ausprägung von Erreichbarkeitsdefiziten als relevant erachtet worden.

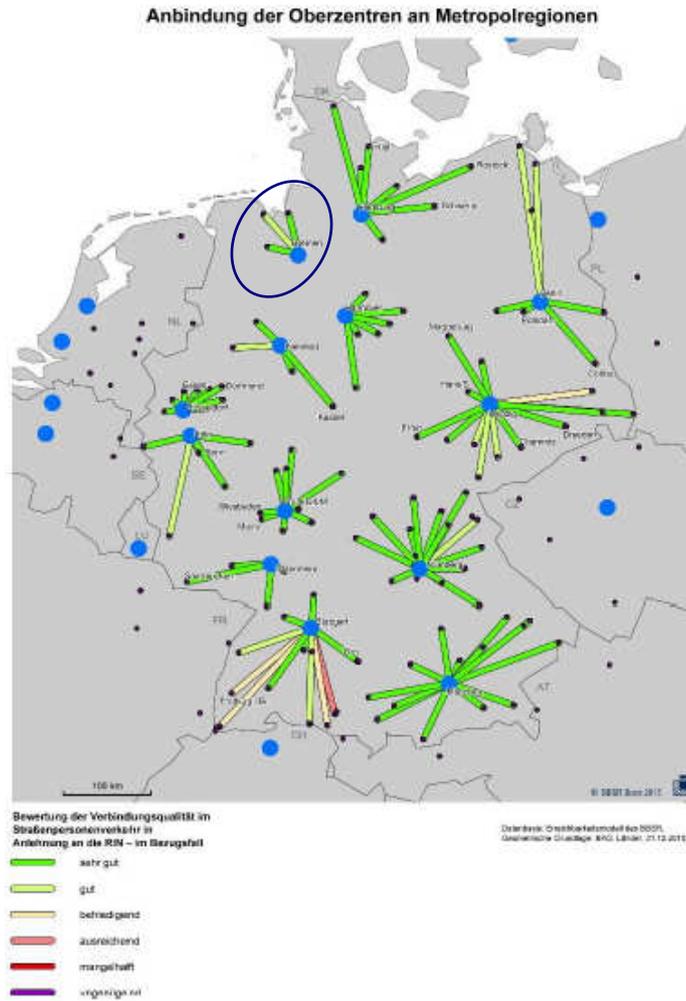
Hinsichtlich der An- und Verbindungsqualitäten wird zwischen der Versorgungsfunktion (Verbindung zwischen Oberzentren und Metropolregion) und der Austauschfunktion (Verbindung zwischen Oberzentren) unterschieden.

²⁹ RIN, Anhang, S. 35

³⁰ vgl. BVWP-Entwurf, S. 5

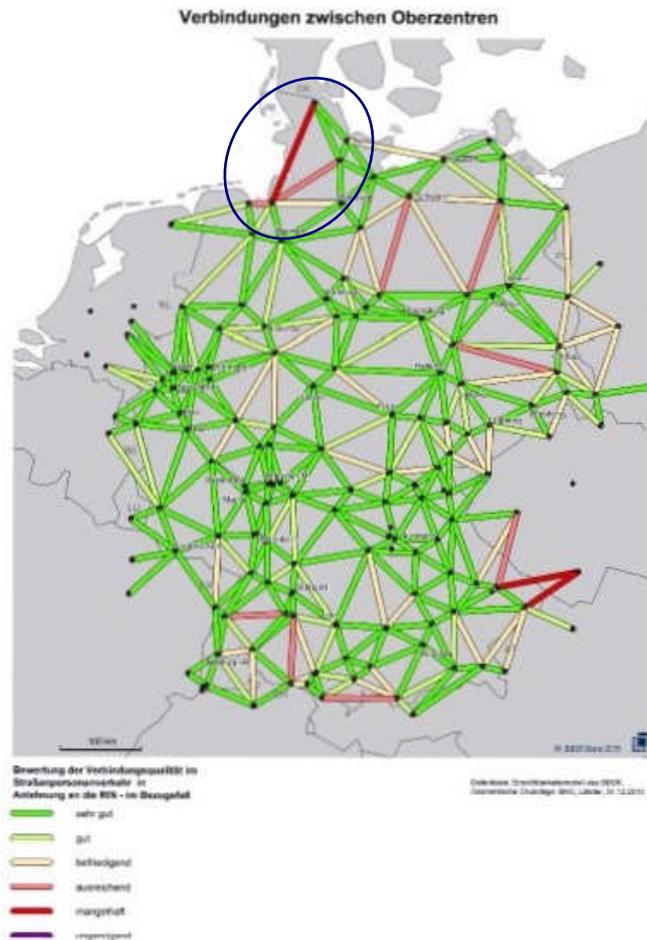
³¹ Methodenhandbuch, S. 285, Anm. 153; vgl. auch BVWP-Entwurf, S. 66

Für die Bewertung der A 20 hinsichtlich der Versorgungsfunktion sind die Oberzentren Oldenburg, Bremen, Wilhelmshaven und Bremerhaven sowie die Metropolregion Bremen/Oldenburg relevant. Hier besteht kein Defizit, denn alle Verbindungen sind als sehr gut bis gut einzustufen.³²



³² Karte aus: Methodenhandbuch, S. 289; Original ergänzt um das eingezeichnete Oval

Für die Bewertung der A 20 hinsichtlich der Austauschfunktion sind die Oberzentren Oldenburg, Bremen, Wilhelmshaven, Bremerhaven, Neumünster und Flensburg in die Analyse einbezogen worden. Die Verbindung zwischen Wilhelmshaven und Bremerhaven sowie die Verbindung zwischen Bremerhaven und Neumünster wird als ausreichend, die Verbindung zwischen Bremerhaven und Flensburg wird als mangelhaft eingestuft.³³



Im PRINS wird hinsichtlich der Relation der großräumigen Verbindungsfunktion lediglich festgestellt, dass zwischen den Oberzentren Wilhelmshaven und Bremerhaven, zwischen den Oberzentren Neumünster und Bremerhaven sowie zwischen den Oberzentren Flensburg und Bremerhaven geringe bzw. mittlere Defizite beständen.³⁴

Das Methodenhandbuch geht hier etwas differenzierter vor als das PRINS, denn in der Erläuterung zu obiger Karte konstatiert es folgendes:

„Der Abbildung [...] ist zu entnehmen, dass die Verbindungsqualität zwischen Oberzentren aufgrund der hohen Luftliniengeschwindigkeiten ebenfalls überwiegend als gut und sehr gut zu bewerten ist. Nur einige wenige grenzüberschreitende Verbindungen und einzelne Verbindungen in

³³ Karte aus: Methodenhandbuch, S. 290; Original ergänzt durch das eingezeichnete Oval

³⁴ PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html>) (Stand: 26.4.2016)

zentraleren, aber z. T. topographisch schwierigeren Lagen sind nur als ausreichend oder sogar mangelhaft zu bewerten.“³⁵

Ob und mit welcher Gewichtung die schwierigen Lagen als Faktor bei Projektberechnung bzw. -bewertung berücksichtigt worden sind, wird weder aus dem BVWP-Entwurf noch aus dem PRINS ersichtlich. Alle für das Projekt A 20 hinsichtlich der Austauschfunktion als mehr oder minder defizitär erachteten Relationen befinden sich – obgleich Gewässer im strengen Sinne kein Gegenstand der Topographie sind – in einer solchen schwierigen Lage, denn sie führen über den Jadebusen, die Flussmündungen von Weser und Elbe oder über den Küstenbereich der Nordsee.

Überdies stellt sich die Frage, warum in die Betrachtung der Austauschfunktion zwischen Oberzentren nicht die gleichen Faktoren einbezogen worden sind, die sich hinsichtlich der Abgrenzung der Mittelbereiche „bereits als Analyseebene“ etabliert haben: Deren Abgrenzung orientiert sich „an der Entfernung, den Lagebeziehungen, den Verkehrsanbindungen und den traditionellen Bindungen zwischen Gemeinden und damit an dem zu erwartenden Verhalten der Bevölkerung bei der Inanspruchnahme von Infrastruktureinrichtungen“.³⁶

So ist es im Falle der A 20 zweifelhaft, ob aus der Sicht der Einwohner von Bremerhaven, Neumünster und Flensburg überhaupt ein Bedarf für eine zusätzliche Verkehrsverbindung dieser Orte miteinander besteht und ob sie diese zusätzliche Verbindung nutzen würden. Im Hinblick auf die Verbindung zwischen Wilhelmshaven und Bremerhaven ist zusätzlich festzuhalten, dass die Fahrtstrecke zwischen diesen beiden Orten sich durch die A 20 nicht verkürzen, sondern gegenüber den bereits vorhandenen Strecken um 9 km verlängern würde.³⁷ Die Fahrzeit würde sich durch die A 20 ausweislich des PRINS lediglich um 3 Minuten verkürzen.³⁸ Vor dem Hintergrund des oben dargestellten Beispielfalls aus den RIN³⁹ wird deutlich, dass eine solche minimale Fahrzeitverkürzung keine Begründung für den Bau einer Autobahn sein kann, die über weite Strecken durch ökologisch hoch sensible Bereiche führt.

Für die Bewertung der räumlichen Ausprägung von Erreichbarkeitsdefiziten sind ausweislich des Methodenhandbuchs „Mindeststandards der Erreichbarkeit für verschiedene Fahrtziele“ relevant. Zu diesen Fahrtzielen gehören Autobahnanschlussstellen, Flughäfen, Oberzentren sowie IC-Bahnhöfe. Ein Defizit liegt vor, so das Methodenhandbuch, wenn „Pkw-Fahrzeiten von mehr als 30 Minuten zur nächsten Autobahnanschlussstelle, von mehr als 60 Minuten zum nächsten Flughafen, von mehr als 45 Minuten zum nächsten IC-Bahnhof und von mehr als 45 Minuten zum nächsten Oberzentrum“ vorliegen.⁴⁰

Die Schwellenwerte der Erreichbarkeit von Oberzentren wurden laut Methodenhandbuch u. a. aus „den Aussagen im Raumordnungsbericht 2000 abgeleitet. Dort wurde als Ziel der Raumordnung formuliert, dass jeder Bürger innerhalb von 45/60 Minuten im Motorisierten Individualverkehr (MIV) [...] ein Oberzentrum erreichen sollte.“⁴¹ Auf welche Art und Weise die Schwellenwerte abgeleitet worden sind und aus welchem Grund im Methodenhandbuch und damit im BVWP-Entwurf der niedrigere Wert von 45 Minuten angesetzt wird, bleibt ungeklärt.

³⁵ Methodenhandbuch, S. 290

³⁶ Methodenhandbuch, S. 277

³⁷ vgl. Nutzenanalyse A 22/A20, S. 7

³⁸ vgl. PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html>) (Stand: 26.4.2016)

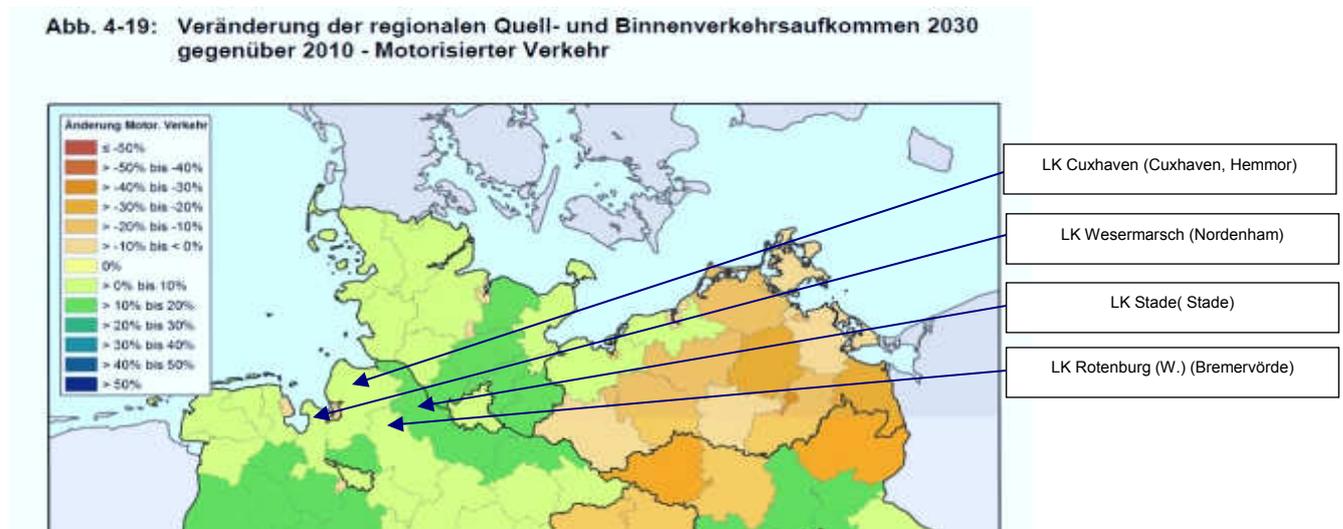
³⁹ vgl. RIN, S. 35

⁴⁰ Methodenhandbuch, S. 40f.

⁴¹ Methodenhandbuch, S. 41

Für die Bewertung der räumlichen Ausprägung von Erreichbarkeitsdefiziten sind im Falle der A 20 die Mittelbereiche Cuxhaven, Hemmor, Bremervörde, Stade und Nordenham betrachtet und als mehr oder minder defizitär bewertet worden. Auch diese Bewertung ist aus mehreren Gründen in Zweifel zu ziehen.

So wird z. B. der regionale motorisierte Verkehr in den Landkreisen, in denen diese Mittelbereiche liegen, laut Verkehrsverflechtungsprognose zumeist nur um bis zu 10% zunehmen. Lediglich in Stade rechnet die Verkehrsprognose mit einem größeren Zuwachs von 10% bis 20%, wobei auch dieser Zuwachs „im grünen Bereich“ bleibt:⁴²



Für die Einwohner von Stade ist sicherlich Hamburg der maßgebliche Orientierungspunkt. Dort gibt es auch einen Hauptbahnhof und einen Flughafen. Nimmt man die Fahrtstrecke von Stade zum Hamburger Hauptbahnhof als Beispiel, dann würde sich diese Strecke durch die Benutzung der potentiellen A 20 nicht verkürzen, sondern erheblich verlängern. Laut Google Maps ist die schnellste bestehende Verbindung über den Schienenweg gegeben; für diese Fahrt werden 59 Minuten benötigt. Die Entfernung via Straßenverbindung beträgt 53,2 Kilometer und nimmt 1 Stunde und 3 Minuten in Anspruch.⁴³

⁴² Karte aus: Verkehrsverflechtungsprognose, S. 261; Original durch Einzeichnung von Pfeilen und Ortsbezeichnungen verändert

⁴³ Google Maps

(<https://www.google.de/maps/dir/Stade/Hamburg+HBF,+Hamburg/@53.5263414,9.6114668,11z/data=!3m1!4b1!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x47b164a4e4894047:0x4263df27bd65970!2m2!1d9.4709494!2d53.5928618!1m5!1m1!1s0x47b18ee1440cd7f3:0x495c80b97a016024!2m2!1d10.0066839!2d53.5528457>) (Stand: 27.4.2016)

Führe man stattdessen über die A 20, so müsste man ungefähr 88 Kilometer zurücklegen, also rund 35 Kilometer mehr:

Stade – L 111 Drochtersen (lt. Google Maps ⁴⁴):	ca. 16 km
A 20 Drochtersen (Trog Süd) – Glückstadt (B 431) (lt. PRINS ⁴⁵):	8,2 km
A 20 Glückstadt (B 431) – Hohenfelde (A 23) (lt. PRINS ⁴⁶):	15,2 km
<u>A 23 Hohenfelde – Hamburg Hauptbahnhof (lt. Google Maps⁴⁷):</u>	<u>ca. 49 km</u>
Strecke insgesamt:	88,4 km

Auch wenn die Streckenlänge über die potentielle A 20 hier nicht kilometergenau errechnet worden ist, fallen Abweichungen von einigen Kilometern aufgrund der Größe der Differenz zur vorhandenen Strecke kaum ins Gewicht.

Zu den Fahrtzielen, die für die Bewertung der räumlichen Ausprägung von Erreichbarkeitsdefiziten relevant sind, zählen auch die Flughäfen. Ausweislich der Verkehrsverflechtungsprognose besteht in den Mittelbereichen, deren Verbindung bei der Analyse des Projektes A 20 herangezogen worden ist (Cuxhaven, Hemmor, Bremervörde, Stade, Nordenham) nur ein ausgesprochen marginales Interesse an Flugreisen, so dass die schnellere Erreichbarkeit eines Flughafens für die Einwohner der genannten Mittelbereiche kaum von Bedeutung sein dürfte.⁴⁸

Abb. 4-9: Flugreisende pro Einwohner (Quell- und Zielverkehr, d.h. einschl. Besucher aus dem Ausland)



Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die raumordnerische Beurteilung der Straßenbauprojekte – insbesondere der Straßenbauprojekte, die ökologisch sensible Bereiche betreffen – im BVWP-Entwurf methodisch und inhaltlich fragwürdig ist und zentrale Zielsetzungen der Bundesverkehrswegeplanung verfehlt, wie am Beispiel der A 20 aufgezeigt werden konnte. Demzufolge

⁴⁴ Google Maps

(<https://www.google.de/maps/dir/Stade/53.6989986,9.4123328/@53.6489344,9.3563322,12z/data=!4m9!4m8!1m5!1m1!1s0x47b164a4e4894047:0x4263df27bd65970!2m2!1d9.4709494!2d53.5928618!1m0!3e0>) (Stand: 27.4.2016)

⁴⁵ PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH/A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH.html>) (Stand: 27.4.2016)

⁴⁶ PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T10-SH/A20-G10-NI-SH-T10-SH.html>) (Stand: 27.4.2016)

⁴⁷ Google Maps

(<https://www.google.de/maps/dir/Hohenfelde/Hamburg+HBF,+Hamburg/@53.7011183,9.5224303,10z/data=!3m1!4b1!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x47b3d04c2bfe1f59:0x9095d4376c22ce46!2m2!1d9.6237171!2d53.8432383!1m5!1m1!1s0x47b18ee1440cd7f3:0x495c80b97a016024!2m2!1d10.0066839!2d53.5528457>) (Stand: 27.4.2016)

⁴⁸ Karte aus: Verkehrsverflechtungsprognose, S. 230; Original verändert durch Einzeichnung eines Ovals

muss die Raumwirksamkeitsanalyse aller vergleichbaren Projekte erneut durchgeführt und korrigiert werden.

Unabhängig von den bisher dargestellten Fehlern und Verstößen gegen die übergeordneten Planungsziele weist die Raumwirksamkeitsanalyse einen eklatanten immanenten Widerspruch auf, der weder im BVWP-Entwurf noch im Methodenhandbuch aufgelöst wird.

Wie dem Methodenhandbuch zu entnehmen ist, sind für die Bundesverkehrswegeplanung „nur die großräumige und die kontinentale Verbindungsfunktionsstufe relevant“, denn „der Schwerpunkt der Raumwirksamkeitsanalyse liegt im überörtlichen Bereich“.⁴⁹

Dementsprechend werden auf der „Basis des vorhandenen Systems der Zentralen Orte [...] die Verbindungen zwischen benachbarten Oberzentren, die Anbindung aller Oberzentren an die jeweils nächste Metropolregion und die Verbindungen zwischen benachbarten Metropolregionen als raumordnerisch relevante Relationen betrachtet“.⁵⁰

Auch im BVWP-Entwurf heißt es, dass für die Projektbewertungen „nur die raumordnerisch relevanten Verbindungen bzw. Relationen zwischen den Oberzentren und den Metropolregionen“, also die Verbindungen zwischen „den hierarchisch obersten zwei Ebenen“ zu betrachten sind:⁵¹

Verbindungsfunktionsstufe		Einstufungskriterien	
Stufe	Bezeichnung	Versorgungsfunktion	Austauschfunktion
0	kontinental	-	MR - MR
I	großräumig	OZ - MR	OZ - OZ
II	überregional	MZ - OZ	MZ - MZ
III	regional	GZ - MZ	GZ - GZ
IV	nahräumig	Gmd. - GZ	Gmd. - Gmd.
V	kleinräumig	Grst. Gmd.	-

Im Gegensatz zu dieser Leitaussage werden über den Weg der räumlichen Ausprägung von Erreichbarkeitsdefiziten auch Orte, die auf einer niedrigeren Hierarchiestufe angesiedelt sind, mit in die Raumwirksamkeitsanalyse einbezogen: Es handelt sich um die Mittelbereiche, also die „Versorgungs- oder Verflechtungsbereiche der Mittelzentren“.⁵²

Durch diese Vorgehensweise gelangt ein Faktor in die Projektbewertung, der ausweislich des Entwurfs der Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse im neuen BVWP ausdrücklich hätte ausgeschlossen werden sollen. Dort heißt es:

„Die Operationalisierung der raumordnerischen Ziele stützt sich im Personenverkehr wesentlich auf das raumordnerische System der Zentralen Orte. Hierbei werden im Gegensatz zum BVWP 2003 nur die raumordnerisch relevanten Relationen zwischen den Zentren auf den obersten zwei Ebenen der Zentrenhierarchie (Oberzentren und Metropolregionen) betrachtet.“⁵³

⁴⁹ Methodenhandbuch, S. 281

⁵⁰ Methodenhandbuch, S. 281

⁵¹ BVWP-Entwurf, S. 66; Abbildung aus: Methodenhandbuch, S. 281

⁵² Methodenhandbuch, S. 277

⁵³ Entwurf Raumwirksamkeitsanalyse, S. 5

Am Beispiel des Projektes A20-G10-NI-SH wird deutlich, welche eklatanten Differenzen sich durch die Einbeziehung der hierarchisch niedriger angesiedelten Mittelzentren bzw. Mittelbereiche in der Projektbewertung ergeben. Im folgenden wird die Darstellung dieses Projektes im PRINS betrachtet:⁵⁴

In der Kategorie „An- und Verbindungsqualitäten im Straßenpersonenverkehr“, in der es um die Verbindung zwischen Oberzentren – also um eine großräumige Verbindung – geht, ist dieses Projekt mit insgesamt 5,4 Punkten bewertet worden.

Dies entspricht gemäß der Tabelle mit den Bewertungsgrundlagen einer geringen Raumwirksamkeit:

Einstufung	Punkte
geringe Raumwirksamkeit	<= 10
mittlere Raumwirksamkeit	> 10 bis <= 20
hohe Raumwirksamkeit	> 20

Lediglich das Oberzentrum Neumünster wird hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends bzw. seines Bevölkerungspotentials 2030 als „mittel“ eingestuft; die drei weiteren betrachteten Oberzentren Wilhelmshaven, Bremerhaven und Flensburg weisen nur einen geringen räumlichen Entwicklungstrend bzw. ein geringes Bevölkerungspotential 2030 auf.

In der Kategorie „Räumliche Ausprägungen von Erreichbarkeitsdefiziten“, in der es nur noch um die hierarchisch niedrig angesiedelten überregionalen Verbindungen geht, ist dieses Projekt mit insgesamt 9,2 Punkten bewertet worden.

Nur der Mittelbereich Stade wird im Hinblick auf seinen räumlichen Entwicklungstrend bzw. sein Bevölkerungspotential 2030 als mittel eingestuft. Die Mittelbereiche Hemmor, Bremervörde und Nordenham sind durch einen geringen, der Mittelbereich Cuxhaven ist sogar durch einen sehr geringen räumlichen Entwicklungstrend gekennzeichnet. Dementsprechend weisen diese Mittelbereiche geringe bis sehr geringe Bevölkerungspotentiale auf.

Erst durch die Einbeziehung der Verbindungen einer eigentlich ausgeklammerten, hierarchisch niedrigen Ebene erreicht das Projekt A20-G10-NI-SH eine Punktzahl von insgesamt 14,6 Punkten und damit eine mittlere Raumwirksamkeit.

Anhand der hier exemplarisch betrachteten A 20 stellt sich die grundsätzliche Frage, ob die Wertung der räumlichen Ausprägung von Erreichbarkeitsdefiziten gerechtfertigt ist. Da im BVWP-Entwurf ausdrücklich „nur die großräumige und die kontinentale Verbindungsfunktionsstufe“ Relevanz besitzen sollte,⁵⁵ liegt hier offensichtlich ein krasser, methodenimmanenter Widerspruch und damit eine Verletzung der Ansprüche an eine stringente Projektbewertung vor. Der gesamte BVWP-Entwurf muss auf diesen gravierenden Widerspruch hin überprüft und methodische Verstöße dieser Art müssen beseitigt werden.

⁵⁴ vgl. PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html>) (Stand: 27.4.2016); dies ist auch die Quelle der Tabelle

⁵⁵ Methodenhandbuch, S. 281

2.2. Hinterlandanbindung

2.2.1. Das Kriterium Hinterlandanbindung im BVWP-Entwurf

Im ersten Teil dieser Stellungnahme wird nachgewiesen, dass der BVWP-Entwurf das Kriterium Hinterlandanbindung sowohl unter strategischem als auch unter methodischem Aspekt auf unzulässige sowie fehlerhafte Weise verwendet. Durch dieses unzulässige zusätzliche Kriterium werden falsche Projektbewertungen bzw. Projekteinstufungen induziert, welche dem Grundkonzept und den Zielen des BVWP-Entwurfs zuwiderlaufen.

Als Konsequenz daraus ergibt es sich zwangsläufig, dass alle Projekte, bei deren Bewertung die Hinterlandanbindung als explizites zusätzliches, aber unzulässiges Kriterium eine Rolle spielte, nochmals überprüft und neu bewertet werden müssen. Dabei muss die Hinterlandanbindung als zusätzliches Bewertungskriterium vollständig aus der Bewertung ausgeschlossen werden.

2.2.1.1. Die Projektlisten des BVWP-Entwurfs

In den Projektlisten des BVWP-Entwurfs wird die Hinterlandanbindung der Seehäfen als Bewertungskriterium genannt. Der offensichtliche Hinweis auf dieses Kriterium findet sich allerdings nur bei wenigen Projekten. Es handelt sich um die A 20, die A 26, die A 39 und die Fehmarnbeltquerung:

- A20-G10-NI-SH, Straße Nr. A 020 von AD A28 / A20 (Westerstede) bis Hohenfelde (A 23) mit A 26⁵⁶
 - Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung: hoch
 - raumordnerische Beurteilung: hoch
 - NKV: 1,6
 - Einstufung: VB
- A20-G10-SH-T1-SH, Straße Nr. A 020 von Hohenfelde (A 23) bis L 114⁵⁷
 - Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung: keine Angabe
 - raumordnerische Beurteilung: hoch
 - NKV: 1,6
 - Einstufung: VB
- A26-G10-HH, Straße Nr. A 026 von AK Hamburg-Süderelbe bis AD / AS Hamburg-Stillhorn⁵⁸
 - Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung: keine Angabe
 - raumordnerische Beurteilung: keine Angabe
 - NKV: 3,3
 - Einstufung: VB
- A39-G10-NI, Straße Nr. A 039 von AS Lüneburg-N (B 216) bis AS Weyhausen (B 188)⁵⁹
 - Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung: hoch
 - raumordnerische Beurteilung: hoch
 - NKV: 2,1
 - Einstufung: VB

⁵⁶ BVWP-Entwurf, S. 115

⁵⁷ BVWP-Entwurf, S. 148

⁵⁸ BVWP-Entwurf, S. 104

⁵⁹ BVWP-Entwurf, S. 115

- 2-011-V01, Maßnahmetitel: ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)⁶⁰
 - Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung: hoch
 - raumordnerische Analyse: keine Angabe
 - NKV: 1,7
 - Einstufung: VB

Auffällig ist, dass die Projekte, welche in den Projektlisten des BVWP-Entwurfs mit einem Hinweis auf die Hinterlandbindung versehen worden sind, zumeist ein niedriges bis sehr niedriges NKV und zugleich eine sehr hohe Umweltschädlichkeit aufweisen. Dennoch sind sie in den vorrangigen Bedarf eingestuft worden. Mithin liegt die Schlussfolgerung nahe, dass diese Projekte ihre Einstufung vor allem mit Hilfe des Kriteriums Hinterlandanbindung erreicht haben.

Im folgenden wird nachgewiesen, dass dieses Kriterium Hinterlandanbindung unzulässig, strategisch und methodisch falsch, indifferent und intransparent ist. Als Begründung für die Notwendigkeit bzw. die Einstufung dieser Projekte ist dieses Kriterium hinfällig. Demzufolge können die betreffenden Projekte allerhöchstens in den weiteren Bedarf eingestuft werden.

2.2.1.2. Strategische Fehler bei der Priorisierung

Der Entwurf des BVWP nennt folgende vier Module zur Bewertung von Aus- und Neubauprojekten:⁶¹

- Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)
- Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)
- Raumordnerische Beurteilung (Modul C)
- Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Während die oben genannten vier Bewertungsmodule sowohl in der Grundkonzeption⁶² des BVWP als auch im Methodenhandbuch⁶³ zum BVWP ausführlich definiert und erläutert werden, ist dies hinsichtlich der Hinterlandanbindung nicht der Fall.

Die Hinterlandanbindung zählt mithin ausdrücklich nicht zu den grundsätzlichen Priorisierungskriterien des BVWP.

Nach der festgelegten Bewertungsmethodik des BVWP-Entwurfs ist die Hinterlandanbindung also kein eigenständiges Bewertungskriterium, sondern ein untergeordneter Faktor, der bereits in anderen Priorisierungskriterien implizit enthalten ist. Es ist mithin unzulässig, ihn ein weiteres Mal explizit zur Priorisierung von Projekten heranzuziehen und ihn auf diese Weise mehrfach zu gewichten.

So ist der Faktor Hinterlandanbindung in der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) berücksichtigt worden, denn ausweislich des Methodenhandbuchs ist „ein Merkmal für den Seehafenhinterlandverkehr“ in der Bewertungsmethodik der NKA enthalten.⁶⁴

Im Entwurf des BVWP heißt es, dass von den Kriterien der Priorisierung und Schwerpunktsetzung abweichend „in einzelnen Fällen auch Projekte höher gestuft [wurden], die einen signifikanten Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit, beispielsweise von Seehäfen und Flughä-

⁶⁰ BVWP-Entwurf, S. 168

⁶¹ BVWP-Entwurf, S. 58ff.

⁶² vgl. z. B. Grundkonzeption, S. 71f.

⁶³ vgl. Methodenhandbuch, Kap. II, S. 26-49

⁶⁴ Methodenhandbuch, S. 73

fen, leisten, auch wenn dies durch die gesamtwirtschaftliche Bewertung nicht unmittelbar herleitbar ist. Für alle Dringlichkeitseinstufungen liegen die projektspezifischen Aspekte im Projektinformationssystem (PRINS) vor.“⁶⁵

Da der Faktor Hinterlandanbindung in der NKA enthalten ist, muss es sich aus der gesamtwirtschaftlichen Bewertung eines Projektes herleiten lassen, wenn ein Projekt einen Beitrag – zumal einen signifikanten Beitrag – zur Verbesserung der Hinterlandanbindung leistet. Wenn dieser signifikante Beitrag sich aus der gesamtwirtschaftlichen Bewertung nicht herleiten lässt, so kann er nicht belegbar und methodisch abgesichert vorhanden sein.

Überdies bleibt die Frage ungeklärt, auf welcher anderen methodisch gesicherten und nachprüfbaren Grundlage ein signifikanter Beitrag eines Projektes zur Verbesserung der Hinterlandanbindung hergeleitet werden könnte bzw. hergeleitet worden ist, wenn die NKA zu einer unmittelbaren Herleitung nicht tauglich ist.

Des Weiteren wird das Kriterium Hinterlandanbindung im BVWP-Entwurf über die Verbesserung der Erreichbarkeit der Seehäfen definiert, siehe obiges Zitat.⁶⁶ Die Verbesserung der Erreichbarkeit und damit die Transportkostensparnissen gehen aber bereits über das Kriterium der Raumwirksamkeit sowie über die Reisezeitgewinne und die Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr in die Projektbewertung ein.

Überdies wird der gesamte Komplex Hinterlandanbindung im PRINS nicht nachprüfbar und transparent konkretisiert.

Das zusätzliche Bewertungskriterium Hinterlandanbindung ist mithin ebenso unzulässig wie unsinnig und stellt einen gravierenden strategischen Fehler bei der Priorisierung dar.

Als Konsequenz der hier dargelegten drastischen Mängel bei der Verwendung des Bewertungsmerkmals Hinterlandanbindung ergibt es sich zwangsläufig, dass alle Projekte, bei deren Bewertung die Hinterlandanbindung als explizites Kriterium eine Rolle spielte, erneut überprüft werden müssen. Dabei muss die Hinterlandanbindung als unzulässiges explizites Bewertungskriterium vollständig aus der Bewertung ausgeschlossen werden. Dies betrifft alle eingangs aufgelisteten Projekte des BVWP-Entwurfs.

2.2.1.3. Weitere methodische Fehler

Die Seeverkehrsprognose definiert den Begriff „Hafenhinterlandverkehre“ wie folgt:

„Hafenhinterlandverkehre sind Verkehre, die unmittelbar aus dem Umschlag von Gütern in Seehäfen resultieren und deren Quelle **oder** Senke in einem Seehafen liegen.“⁶⁷ [H. d. V.]

Deutschlandrelevante Hinterlandverkehre sind laut der Seeverkehrsprognose folgende Verkehre:

„[...] Verkehre, die unmittelbar aus dem Umschlag von Gütern in deutschen und ausländischen Seehäfen resultieren, deren Quelle **oder** Senke in einem Seehafen liegen und die deutsche Verkehrsinfrastruktur (Schiene, Straße; Wasserstraße) nutzen.“⁶⁸ [H. d. V.]

⁶⁵ BVWP-Entwurf, S. 37

⁶⁶ BVWP-Entwurf, S. 37

⁶⁷ Seeverkehrsprognose, S. 143

⁶⁸ Seeverkehrsprognose, S. 1, Fußnote 1

Sehr ähnlich definiert z. B. auch das „Forschungs-Informationssystem Mobilität und Verkehr“ (FIS), herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, den Begriff „Hinterlandanbindung“:

„Die Hinterlandanbindungen der Seehäfen verbinden die **Häfen mit dem Binnenland** und dienen der Abwicklung des Seehafenhinterlandverkehrs. Als Seehafenhinterlandverkehr wird im Allgemeinen der Zu- und Ablaufverkehr **der Seehäfen** mit den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Binnen- bzw. Küstenschiff zu **den Wirtschaftszentren im Binnenland** bezeichnet.“ [H. d. V.]⁶⁹

Demnach sind Hinterlandverkehre eindeutig dadurch charakterisiert, dass entweder ihr Ausgangspunkt ODER ihr Zielort ein Hafen ist. Einer dieser beiden Orte muss im Binnenland liegen. Verkehre, die einen Hafen als Ausgangspunkt UND einen anderen Hafen als Zielort haben, sind per definitionem keine Hinterlandverkehre.

Im Widerspruch zu diesen eindeutigen Definitionen verwendet der BVWP-Entwurf den Begriff „Hinterlandanbindung“ vollkommen indifferent. Fälschlicherweise spricht er auch dann von „Hinterlandanbindung“, wenn es um die Verbindung zwischen Seehäfen geht. Eine solche Verbindung aber ist per definitionem keine Hinterlandanbindung.

Anders formuliert: Niemand kann behaupten, „dass Hamburg das Hinterland von Wilhelmshaven sei.“⁷⁰

Um der gebotenen Kürze der Darstellung, welche der deutlich zu kurzen Bemessung der Frist für die Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP-Entwurf geschuldet ist,⁷¹ gerecht zu werden, kann diese indifferente und falsche Verfahrensweise des BVWP-Entwurfs hier nur am Beispiel der A 20 aufgezeigt werden:⁷²

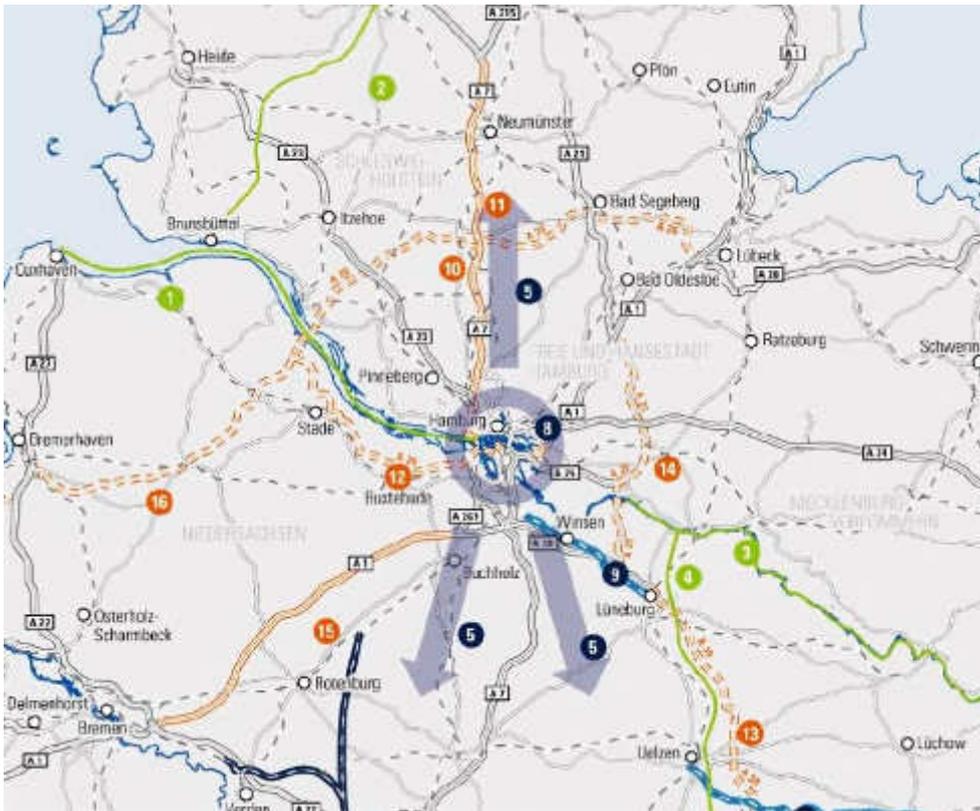
⁶⁹ FIS: Hinterlandanbindung der Seehäfen. Stand des Wissens: 7.3.2016

(<http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/57305/>) (Stand: 4.4.2016) – Das FIS ergänzt lediglich, dass zunehmend auch Containerfeederverkehre „als Hinterlandverkehr angesehen“ werden. Da dieser Aspekt der Definition für den Fortgang dieser Erläuterung irrelevant ist, wird hier nicht weiter darauf eingegangen.

⁷⁰ Hans-Joachim Janßen, MdL: Bau der A 20 steht in den Sternen (<http://www.hanso-janssen.de/presse/meldung/artikel/bau-der-a20-steht-in-den-sternen.html>) (Stand: 21.4.2016)

⁷¹ Der empfohlene Zeitraum beläuft sich auf 3 Monate, vgl. Erarbeitung eines Konzepts, S. 218

⁷² Hamburg hält Kurs, S. 25 / Quelle d. Karte: HPA



Die grauen Pfeile veranschaulichen die Hauptrichtungen der (fachlich korrekt definierten) Hinterlandverkehre des Hamburger Hafens, sie zeigen ins Binnenland. Die orange gestrichelte Linie mit der Nr. 10 stellt den Verlauf der A 20 von Lübeck bis Stade dar. Die orange gestrichelte Linie mit der Nr. 16 stellt den weiteren Verlauf der A 20 (früher: A 22) von Stade bis Bremerhaven dar.

Ein Blick auf die Karte verdeutlicht, dass die geplante A 20 keinen funktionalen Zusammenhang mit der (fachlich korrekt definierten) Hinterlandanbindung der Häfen hat. Da die A 20 in Ost-West-Richtung verläuft, ist sie dem Warengüterstrom in das Binnenland der Häfen diametral entgegengesetzt.

Die A 20 stellt eine Verbindung zwischen den Häfen Lübeck, Hamburg, Stade, Bremerhaven und in ihrem weiteren Verlauf, der auf obiger Karte nicht mit abgebildet ist, indirekt auch Wilhelmshaven her. Diese Verbindung spielt aber für die Gewichtung des Faktors Hinterlandanbindung keine Rolle, da die Verbindung zwischen Häfen per definitionem keine Hinterlandanbindung ist.

Indem der BVWP-Entwurf den Begriff „Hinterlandanbindung“ unscharf verwendet und eine unzulässige Nutzenkomponente mit in den Bewertungsfaktor Hinterlandanbindung einbezieht, wird die Bewertung der eingangs aufgelisteten Projekte, bei welcher die Hinterlandanbindung bereits unstatthaft als explizites zusätzliches Priorisierungskriterium herangezogen worden ist, nochmals verzerrt.

Auf der Grundlage der fachlich richtigen Definition von „Hinterlandanbindung“ dürfen nur solche Komponenten in die Bewertung eines Projektes einfließen, welche die Verbindung eines Hafens mit dem Binnenland betreffen.

Sämtliche Bewertungskomponenten, welche die Verbindung der Häfen miteinander betreffen, sind für die Gewichtung des Faktors Hinterlandanbindung irrelevant, da sie per definitionem aus diesem Faktor ausgeschlossen sind. Für die stringente Bewertung von Projekten ist es folglich

zwingend erforderlich, sämtliche Bewertungskomponenten, welche die Verbindung der Häfen miteinander betreffen, aus der Bewertung eines Projektes im Hinblick auf seinen Nutzen für die Hinterlandanbindung auszuschließen.

2.2.1.4. Fehlerhafte Projektbewertungen im BVWP-Entwurf

Die Hinterlandanbindung wird offensichtlich nicht nach stringenten, gesicherten und geprüften Regeln in die Projektbewertung eingebracht, sondern nach dem Zufallsprinzip oder „auf Zuruf“,⁷³ was der Grundkonzeption des BVWP-Entwurfs diametral zuwiderläuft.

Dies wird anhand der detaillierten Betrachtung der Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH exemplarisch deutlich.

Zunächst ist festzuhalten, dass hinsichtlich der Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH eine Unstimmigkeit vorliegt. Das Projekt A20-G10-NI-SH ist als Hauptprojekt in die Projektliste aufgenommen worden, die Teilprojekte werden dort nicht gesondert aufgeführt.⁷⁴ Im Falle des Projektes A20-G10-SH hingegen fehlt das Hauptprojekt in der Projektliste, denn dort werden einzelne Teilprojekte aufgeführt.⁷⁵

Dies ist ein Manko des BVWP-Entwurfs, denn offenbar sind die Grundsätze der Stringenz und Transparenz missachtet worden. Somit liegt ein weiterer Widerspruch zur Grundkonzeption des BVWP vor.

Die Widersprüche zu den in der Grundkonzeption festgeschriebenen Anforderungen an den BVWP setzen sich auch in der Einzelbetrachtung der hier ausgewählten beispielhaften Projekte hinsichtlich des Kriteriums Hinterlandanbindung fort:

- *Gesamtprojekt A20-G10-SH:* Dieses Projekt fehlt in der Projektliste des BVWP. Im PRINS wird die Hinterlandanbindung als Begründung der Dringlichkeitseinstufung angeführt.⁷⁶
 - *Teilprojekt A20-G10-SH-T1-SH:* In der Projektliste des BVWP-Entwurfs wird auf die Hinterlandanbindung hingewiesen.⁷⁷ Laut PRINS spielt die Hinterlandanbindung zur Begründung der Notwendigkeit des Projektes hingegen **keine** Rolle.⁷⁸
 - *Teilprojekt A20-G10-SH-T2-SH:* Die Hinterlandanbindung wird in der Projektliste des BVWP-Entwurfs **nicht** erwähnt.⁷⁹ Die Hinterlandanbindung spielt auch im PRINS zur Begründung der Notwendigkeit des Projektes **keine** Rolle.⁸⁰
- *Gesamtprojekt A20-G10-NI-SH:* In der Projektliste des BVWP-Entwurfs wird auf die Hinterlandanbindung hingewiesen.⁸¹ Im PRINS wird die Hinterlandanbindung als Begründung der Dringlichkeitseinstufung angeführt.⁸²
 - *Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T10-SH:* Die Hinterlandanbindung wird in der Projektliste des BVWP-Entwurfs hingegen **nicht** erwähnt.⁸³ Die Hinterlandanbindung

⁷³ Grundkonzeption, S. 20

⁷⁴ vgl. BVWP-Entwurf, S. 115

⁷⁵ vgl. BVWP-Entwurf, S. 148

⁷⁶ vgl. PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH/A20-G10-SH.html>) (Stand: 7.4.2016)

⁷⁷ vgl. BVWP-Entwurf, S. 148

⁷⁸ vgl. PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH-T1-SH/A20-G10-SH-T1-SH.html>) (Stand: 7.4.2016)

⁷⁹ vgl. BVWP-Entwurf, S. 148

⁸⁰ vgl. PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH-T2-SH/A20-G10-SH-T2-SH.html>) (Stand: 7.4.2016)

⁸¹ vgl. BVWP-Entwurf, S. 115

⁸² vgl. PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html>) (Stand: 7.4.2016)

⁸³ vgl. BVWP-Entwurf, S. 148

spielt auch im PRINS zur Begründung der Notwendigkeit des Projektes **keine** Rolle.⁸⁴

- *Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH*: Die Hinterlandanbindung wird in der Projektliste des BVWP-Entwurfs **nicht** erwähnt.⁸⁵ Die Hinterlandanbindung spielt auch im PRINS zur Begründung der Notwendigkeit des Projektes **keine** Rolle.⁸⁶
- *Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T11-NI*: Dieses Projekt fehlt in der Projektliste des BVWP. Im PRINS spielt die Hinterlandanbindung zur Begründung der Notwendigkeit des Projektes **keine** Rolle.⁸⁷
- *Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T8-NI*: Dieses Projekt fehlt in der Projektliste des BVWP. Im PRINS spielt die Hinterlandanbindung zur Begründung der Notwendigkeit des Projektes **keine** Rolle.⁸⁸
- *Teilprojekte A20-G10-NI-SH-T7-NI bis A20-G10-NI-SH-T1-NI*: Diese Projekte fehlen in der Projektliste des BVWP. Im PRINS wird die Hinterlandanbindung zur Begründung der Notwendigkeit der Projekte angeführt.⁸⁹

Anhand dieser Auflistung wird deutlich, dass das Kriterium Hinterlandanbindung nicht stringent, methodisch abgesichert und transparent in die Bewertung der Projekte eingegangen ist.

Weder die Notwendigkeit des Teilprojektes A20-G10-SH-T1-SH⁹⁰ noch die Notwendigkeit des Teilprojektes A20-G10-SH-T2-SH⁹¹ werden im PRINS mit der Hinterlandanbindung der Häfen begründet. Bei dem Hauptprojekt, zu dem diese Teilprojekte gehören, wird die Hinterlandanbindung indes als Begründung der Einstufung in den vordringlichen Bedarf herangezogen.⁹² Es ist nicht nachvollziehbar, wie ein Gesamtprojekt der Hinterlandanbindung dienlich sein soll, dessen Teilprojekte es nicht sind.

Des Weiteren werden weder die Notwendigkeit des Teilprojektes A20-G10-NI-SH-T10-SH⁹³ noch die Notwendigkeit des Teilprojektes A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH⁹⁴ noch die Notwendigkeit des Teilprojektes A20-G10-NI-SH-T11-NI⁹⁵ noch die Notwendigkeit des Teilprojektes A20-G10-NI-SH-T8-NI⁹⁶ im PRINS mit der Hinterlandanbindung begründet.

Die Teilprojekte A20-G10-SH-T1-SH bis A20-G10-NI-SH-T8-NI beinhalten den Verlauf der A 20 vom Autobahnkreuz A 20/A 7 in Schleswig-Holstein inklusive der Elbquerung bis zur Autobahn A 26 auf der westlichen Weserseite. Kein einziges dieser Projekte ist ausweislich der Einzeldokumentation im PRINS für die Hinterlandanbindung der Häfen notwendig.

⁸⁴ vgl. PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T10-SH/A20-G10-NI-SH-T10-SH.html>) (Stand: 7.4.2016)

⁸⁵ vgl. BVWP-Entwurf, S. 148

⁸⁶ vgl. PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH/A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH.html>) (Stand: 7.4.2016)

⁸⁷ vgl. PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T11-NI/A20-G10-NI-SH-T11-NI.html>) (Stand: 28.4.2016)

⁸⁸ vgl. PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T8-NI/A20-G10-NI-SH-T8-NI.html>) (Stand: 7.4.2016)

⁸⁹ vgl. PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T1-NI/A20-G10-NI-SH-T1-NI.html>), (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T2-NI/A20-G10-NI-SH-T2-NI.html>), (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T3-NI/A20-G10-NI-SH-T3-NI.html>), (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T4-NI/A20-G10-NI-SH-T4-NI.html>), (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T5-NI/A20-G10-NI-SH-T5-NI.html>), (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T6-NI/A20-G10-NI-SH-T6-NI.html>), (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T7-NI/A20-G10-NI-SH-T7-NI.html>) (Stand: 7.4.2013)

⁹⁰ vgl. PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH-T1-SH/A20-G10-SH-T1-SH.html>) (Stand: 12.4.2016)

⁹¹ vgl. PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH-T2-SH/A20-G10-SH-T2-SH.html>) (Stand: 12.4.2016)

⁹² vgl. PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH/A20-G10-SH.html>) (Stand: 12.4.2016)

⁹³ vgl. PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T10-SH/A20-G10-NI-SH-T10-SH.html>) (Stand: 12.4.2016)

⁹⁴ vgl. PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH/A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH.html>) (Stand: 12.4.2016)

⁹⁵ vgl. PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T11-NI/A20-G10-NI-SH-T11-NI.html>) (Stand: 27.4.2016)

⁹⁶ vgl. PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T8-NI/A20-G10-NI-SH-T8-NI.html>) (Stand: 12.4.2016)

Somit entbehrt die Begründung der Dringlichkeitseinstufung des Gesamtprojektes A20-G10-NI-SH jeglicher Grundlage. Dort wird behauptet, das Projekt solle „die Durchgängigkeit der Hinterlandanbindung bis zur A 7“ gewährleisten.⁹⁷ Diese Behauptung ist unhaltbar und hinfällig, wie die Bewertung der Teilprojekte vom Autobahnkreuz A 20/A 26 bis zum Autobahnkreuz A 20/A 7 im PRINS zeigt.

Dabei ist zu betonen, dass es sich bei diesen Teilprojekten um jene handelt, welche das hamburgische Hafenkonzert als wünschenswert ansieht. Dieses Hafenkonzert teilt die A 20 in zwei Teile ein, die einen unterschiedlichen Stellenwert besitzen: Hamburg erachtet die „A 20 von Lübeck bis Stade“ für wichtiger als die „A 22 von Stade bis Bremerhaven“.⁹⁸ Wenn das Bundesverkehrsministerium also ausgerechnet jenen Teilprojekten der A 20, die das hamburgische Hafenkonzert als wünschenswert für die Hinterlandanbindung einstuft, keine signifikante Bedeutung für die Hinterlandanbindung zumisst, ist es in keiner Weise nachvollziehbar und begründbar, warum dann die anderen Teilstücke der A 20 eine Relevanz für die Hinterlandanbindung insbesondere des Hamburger Hafens haben sollten.

Das Gleiche gilt für die Begründung der Dringlichkeitseinstufung des Gesamtprojektes A20-G10-SH. Sie wartet mit der gleichen unhaltbaren und hinfälligen Behauptung auf, die anhand der Betrachtung der Teilprojekte widerlegt werden konnte.⁹⁹

Hinsichtlich des Bewertungskriteriums Hinterlandanbindung liegt im BVWP-Entwurf also ein gravierender Fehler vor, denn seine methodische Unschärfe widerspricht den strengen Anforderungen, welche die Grundkonzeption des BVWP an das nationale Prioritätenkonzept stellt. Die Verwendung diffuser Begrifflichkeiten und Methoden verzerrt die Darstellung, Bewertung und Einstufung von Projekten auf drastische Weise.

Überdies macht diese begriffliche und methodische Unschärfe es unmöglich, die Bewertung der oben genannten Projekte nachzuvollziehen. Dies widerspricht dem Grundsatz der Transparenz.

Damit verfällt der BVWP-Entwurf in alte Fehlermuster (z. B. falsche Bewertung, Zuruf-Prinzip, Intransparenz) zurück, die laut seiner Grundkonzeption hätten beseitigt werden sollen.¹⁰⁰

Dieses drastische Manko des BVWP-Entwurfs kann nur durch eine Neubewertung aller Projekte, bei deren Bewertung die Hinterlandanbindung eine explizite Rolle spielte, behoben werden, wobei das nicht belastbare, nicht methodisch abgesicherte, intransparente und unzulässige Kriterium Hinterlandanbindung aus der Bewertung vollständig ausgeschlossen werden muss.

2.2.2. Die Hinterlandanbindung – methodische und inhaltliche Fehler der Seeverkehrsprognose 2030

Die Hinterlandverkehre der Häfen werden vor allem in der Seeverkehrsprognose 2030 behandelt, welche „eine wesentliche Basis für die Verkehrsverflechtungsprognose“ darstellt.¹⁰¹

Diese Seeverkehrsprognose ist in mehrfacher Hinsicht fehlerhaft und falsch. Die falschen Ergebnisse der Seeverkehrsprognose haben die Konsequenz, dass der BVWP-Entwurf den tatsächlichen Infrastrukturbedarf – insbesondere den tatsächlichen Bedarf der Häfen – falsch und überdimensioniert einschätzt. Dadurch verfehlt er sein vordringlichstes Kernziel der bedarfsgerechten Planung.

⁹⁷ vgl. PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html>) (Stand: 12.4.2016)

⁹⁸ Hamburg hält Kurs, S. 25

⁹⁹ vgl. PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH/A20-G10-SH.html#>) (Stand: 12.4.2016)

¹⁰⁰ vgl. Grundkonzeption, S. 20f.

¹⁰¹ Seeverkehrsprognose, S. 7

Zunächst ist festzuhalten, dass die Seeverkehrsprognose auf Verlangen des Auftraggebers – sprich des Bundesverkehrsministeriums – das Jahr 2010 als Ausgangsbasis nimmt und nicht, wie sonst offenbar üblich, Jahresdurchschnittswerte.¹⁰² Dies legt zumindest die Vermutung nahe, dass auf diese Weise seitens des Auftraggebers bewirkt werden sollte, die aufgrund der Krise im Jahr 2009 dramatisch eingebrochenen Umschlagszahlen der Häfen aus der Prognose auszuschließen.

Überdies werden „die Hafenumschläge ohne Eigengewichte der Transportgefäße“ angegeben, was ebenfalls auf Verlangen des Auftraggebers geschehen ist.¹⁰³ Diese Vorgehensweise ist offensichtlich ebenfalls unüblich und erschwert den Vergleich mit den publizierten Statistiken der Häfen, so dass hier ein Verstoß gegen den Grundsatz der Transparenz vorliegt.

Ein grundsätzlicher Mangel der Seeverkehrsprognose besteht darin, dass sie hinsichtlich der Hinterlandverkehre nur auf zweitrangige Daten zurückgreifen kann, die nicht aus erster Hand – also von den Häfen selber – stammen.¹⁰⁴

Die Prognosemethode der Seeverkehrsprognose besteht aus vier Stufen, nämlich der Handelsprognose, dem Modell der strukturellen Nachfrage, dem Wettbewerbsmodell und der Hinterlandmatrix 2030.¹⁰⁵

Hinsichtlich der Handelsprognose ist darauf hinzuweisen, dass „über die Verknüpfung der Verkehrsströme in den Häfen keine primäre Statistik vorliegt.“ Dementsprechend kann die Seeverkehrsprognose lediglich mit „Annahmen“ arbeiten.¹⁰⁶ Annahmen können zutreffend, aber ebenso auch unzutreffend sein.

Des weiteren bezieht die Seeverkehrsprognose 2030 in ihr Wettbewerbsmodell nur hafenspezifische Projekte wie z. B. „die Fahrrinnenanpassungen der Außenweser und der Unterweser sowie de[n] Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals“¹⁰⁷ in ihre Betrachtungen ein.

Infrastrukturmaßnahmen, die nicht hafenspezifisch sind, werden von ihr ausdrücklich ausgeklammert. Dazu gehören z. B. auch „die über die Elbe verlängerte A20“¹⁰⁸ welche in der Projektliste des BVWP-Entwurfs mit dem Hinweis auf die Hinterlandanbindung versehen worden ist. Von den eingangs genannten fünf Projekten, die in der Projektliste des BVWP-Entwurfs mit dem Hinweis auf die Hinterlandanbindung ausgestattet sind, wird lediglich die Fehmarnbeltquerung in die Seeverkehrsprognose einbezogen, indem sie als „Sonderfaktor“ berücksichtigt wird.¹⁰⁹

Andere nicht-hafenspezifische Projekte werden in der Seeverkehrsprognose lediglich en passant in wenigen Sätzen abgehandelt. Die Prognose beschränkt sich auf die sehr kurze, nicht belegte und nicht begründete Aussage, es sei „unstrittig“¹¹⁰ dass nicht-hafenspezifische Infrastrukturmaßnahmen einen Nutzen für die Häfen hätten. Eine über diese Behauptung hinausgehende Analyse nicht-hafenspezifischer Projekte wird nicht vorgenommen.

Mithin fehlt eine fundierte Analyse des Nutzens nicht-hafenspezifischer Projekte für die Hinterlandanbindung in den Grundlegendendokumenten des BVWP vollständig. Die Frage, ob und wie nicht-hafenspezifische Projekte sich auf die Hinterlandverkehre der Seehäfen auswirken, bleibt

¹⁰² vgl. Seeverkehrsprognose, S. 12

¹⁰³ Seeverkehrsprognose, S. 2

¹⁰⁴ vgl. Seeverkehrsprognose, S. 45

¹⁰⁵ vgl. Seeverkehrsprognose, S. 9 u. ö.

¹⁰⁶ Seeverkehrsprognose, S. 26

¹⁰⁷ Seeverkehrsprognose, S. 33

¹⁰⁸ Seeverkehrsprognose, S. 33

¹⁰⁹ vgl. Seeverkehrsprognose, S. 29 u. ö.

¹¹⁰ Seeverkehrsprognose, S. 33

insgesamt ungeklärt und ungeprüft. Überdies ist der Nutzen nicht-hafenspezifischer Projekte für die Hinterlandanbindung der Seehäfen durchaus strittig, wie sich im Fortgang dieser Stellungnahme zeigen wird.

Unabhängig von den bisher dargelegten Fehlern geht die Seeverkehrsprognose von einem „anhaltenden Wachstumstrend“¹¹¹ und damit von einer falschen Grundannahme aus, die nicht haltbar ist. Die Realität zeigt eine gänzlich andere Entwicklung als die Prognose vorhersagte.

Die Seeverkehrsprognose kommt zu dem Ergebnis, dass „das Umschlagsvolumen der elf betrachteten deutschen Nordseehäfen“ um 3,0 % pro Jahr zunehmen werde, wobei das Umschlagsvolumen der „großen deutschen Überseehäfen Hamburg und Bremerhaven“ sogar „um 3,2 % bzw. um 3,3 %“ jährlich wachsen werde.¹¹²

In der Realität werden die prognostizierten Zuwächse nicht erreicht.

Da das Bundesverkehrsministerium die Frist für die Öffentlichkeitsbeteiligung entgegen anders lautender Empfehlungen¹¹³ auf nur sechs Wochen begrenzt hat, kann dies hier nur exemplarisch am Beispiel der Umschlagszahlen der bremischen Häfen sowie des Hamburger Hafens aufgezeigt werden, betrifft aber die Vorhersagen der gesamten Prognose:

Vergleich: Seegüterumschlag in Mio. t laut Prognose und real								
	Jahr 2010*	Prog. Jahr 2011	Prog. Jahr 2012	Prog. Jahr 2013	Prog. Jahr 2014	Prog. Jahr 2015	realer Umschlag 2015	Differenz Realität/Prognose 2015
Bremen (+ 3 % p. a.)	13,2 ¹¹⁴	13,6	14,0	14,4	14,9	15,3	12,7 ¹¹⁵	-2,6
Bremerhaven (+ 3,3 % p. a.)	55,7 ¹¹⁶	57,5	59,4	61,4	63,4	65,5	60,7 ¹¹⁷	-4,8
Hamburg (+ 3,2 % p. a.)	120 ¹¹⁸	123,8	127,8	131,9	136,1	140,5	137,8 ¹¹⁹	-2,7
							Summe:	-10,1

* Ausgangsbasis 2010: Umschlagszahlen lt. Hafenstatistiken¹²⁰

Bei allen drei Häfen ist der reale Seegüterumschlag deutlich hinter dem prognostizierten Seegüterumschlag zurückgeblieben. Die Differenz von 10,1 Mio. t zwischen dem prognostizierten und dem realen Seegüterumschlag entspricht rund 80 % des gesamten Güterumschlags, der 2015 im Bremischen Hafen erzielt worden ist.

¹¹¹ Seeverkehrsprognose, S. 1

¹¹² Seeverkehrsprognose, S. 2

¹¹³ vgl. Erarbeitung eines Konzepts, S. 218

¹¹⁴ bremenports: Hafen in Zahlen, S. 16 (<http://www.bremenports.de/standort/statistiken/bremische-haefen-in-zahlen>) (Stand: 18.4.2016)

¹¹⁵ bremenports: Bremische Häfen in Zahlen. Statistiken Dezember 2015 (<http://www.bremenports.de/standort/statistiken/bremische-haefen-in-zahlen>) (Stand: 18.4.2016)

¹¹⁶ bremenports: Hafen in Zahlen, S. 16 (<http://www.bremenports.de/standort/statistiken/bremische-haefen-in-zahlen>) (Stand: 18.4.2016)

¹¹⁷ Bremische Häfen in Zahlen. Statistiken Dezember 2015 (<http://www.bremenports.de/standort/statistiken/bremische-haefen-in-zahlen>) (Stand: 18.4.2016)

¹¹⁸ Port of Hamburg: Seegüterumschlag 1980 – 2014 (<https://www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/seegueterumschlag>) (Stand: 18.4.2016)

¹¹⁹ Port of Hamburg: Seegüterumschlag 1980 – 2014 (<https://www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/seegueterumschlag>) (Stand: 18.4.2016)

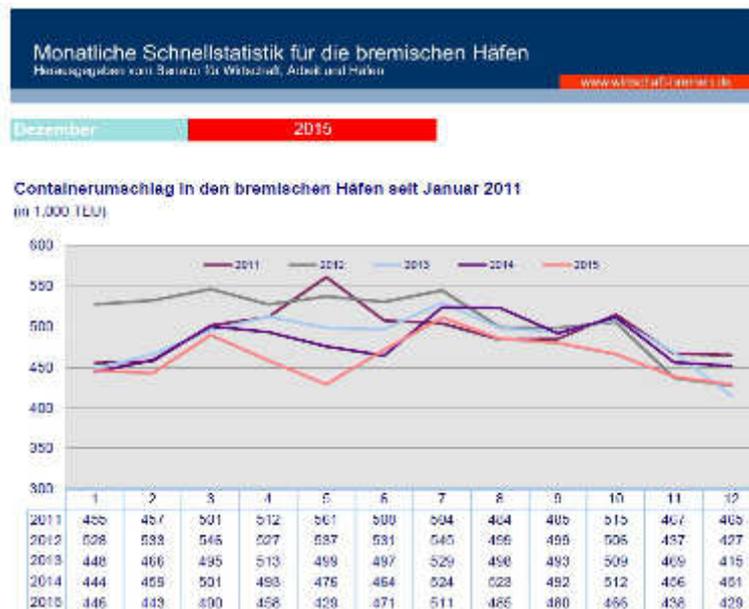
¹²⁰ Die Differenz zu den in der Seeverkehrsprognose für das Jahr 2010 angegebenen Ausgangszahlen erklärt sich aus der Tatsache, dass die Seeverkehrsprognose das „Eigengewicht der Transportgefäße“ nicht berücksichtigt, vgl. dort, S. 2. Um das prognostizierte Wachstum mit dem realen Seegüterumschlag 2015 vergleichen zu können, kann hier nur auf die Hafenstatistiken zurückgegriffen werden, die das Eigengewicht der Transportgefäße nicht herausrechnen. Da die prognostizierte Steigerung prozentual errechnet worden ist, ändert die unterschiedliche Ausgangsbasis nichts am Ergebnis.

Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt der Vergleich des realen Containerumschlags mit dem prognostizierten Containerumschlag der deutschen Seehäfen, welcher um 4,3 % pro Jahr zunehmen sollte.¹²¹ Auch hier zeigt die Realität ein negativeres Bild als die Prognose, denn die Entwicklung des Containerumschlags bleibt deutlich hinter den vorhergesagten Zahlen zurück:

Vergleich: Containerumschlag in Mio. TEU laut Prognose (+ 4,3% p. a.) und real								
	Jahr 2010*	Prog. Jahr 2011 (+4,3%)	Prog. Jahr 2012 (+4,3%)	Prog. Jahr 2013 (+4,3%)	Prog. Jahr 2014 (+4,3%)	Prog. Jahr 2015 (+4,3%)	realer Umschlag 2015	Differenz Realität/Prognose 2015
Bremen/Bremerhfv.	4,9 ¹²²	5,1	5,3	5,6	5,8	6,0	5,5 ¹²³	-0,5
Hamburg	7,9 ¹²⁴	8,2	8,6	9,0	9,3	9,8	8,8 ¹²⁵	-1,0
							Summe:	-1,5

* Ausgangsbasis 2010: Umschlagszahlen lt. Hafenstatistiken

Eine Grafik aus der gemeinsamen Statistik der Häfen Bremen und Bremerhaven veranschaulicht, dass die Zeichen im Containerumschlag der Seehäfen seit einigen Jahren nicht auf Wachstum, sondern auf Stagnation oder gar auf Rückgang stehen:¹²⁶



Eine Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 6.4.2016 bestätigt den negativen Trend im Seehandel: „Im Jahr 2015 nahm der Güterumschlag der Seeschifffahrt um 2,6 % ge-

¹²¹ Seeverkehrsprognose, S. 2

¹²² bremenports: Hafen in Zahlen, S. 18 (<http://www.bremenports.de/standort/statistiken/bremische-haefen-in-zahlen>) (Stand: 18.4.2016)

¹²³ bremenports: Bremische Häfen in Zahlen. Statistiken Dezember 2015 (<http://www.bremenports.de/standort/statistiken/bremische-haefen-in-zahlen>) (Stand: 18.4.2016)

¹²⁴ Port of Hamburg: Containerumschlag 1990 bis 2015 (<https://www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/containerumschlag>) (Stand: 18.4.2016)

¹²⁵ Port of Hamburg: Containerumschlag 1990 bis 2015 (<https://www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/containerumschlag>) (Stand: 18.4.2016)

¹²⁶ bremenports: Bremische Häfen in Zahlen. Statistiken (<http://www.bremenports.de/standort/statistiken/bremische-haefen-in-zahlen>) (Stand: 18.4.2016)

genüber dem Vorjahr ab. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) wurden insgesamt 296,2 Millionen Tonnen Güter in deutschen Seehäfen umgeschlagen. 2014 waren es 304,1 Millionen Tonnen gewesen.¹²⁷

Auch die Medien, z. B. die „Deutschen Wirtschaftsnachrichten“¹²⁸, „Der Spiegel“¹²⁹ und die „taz“¹³⁰, zeichnen übereinstimmend ein negatives Bild.

Der Grund für das ausbleibende Wachstum des Seehandels ist die fehlende Dynamik der Weltwirtschaft. Die Zukunftsaussichten sind offenbar schlecht, denn auch der Baltic Dry Index – ein wichtiger Frühindikator für die Weltwirtschaft – verheißt nichts Gutes: Ende 2013 stand er noch bei 2.330 Punkten. Im März 2016 erreichte er ein Niveau von nur rund 335 Punkten.¹³¹

Die seit Jahren anhaltende Krise der internationalen Schifffahrt zeitigt nun deutlich sichtbare Folgen. So streicht Maersk rund 4000 Stellen, wie aktuell berichtet wird. Die Reedereien verhandeln ihr Allianzen neu. Klaus-Michael Kühne, Logistikunternehmer und Großaktionär bei Hapag-Lloyd, zieht das Fazit, dass die Situation von „viel Unvernunft“ beherrscht werde.¹³²

Der Hamburger Wirtschaftssenator Frank Horch konstatierte, dass man sich von „zweistelligen Wachstumsraten in Ostasien [...] erst mal verabschieden“ müsse.¹³³ Thomas Eckelmann, Geschäftsführer der Eurogate-Gruppe, ist der Meinung, dass Hamburg „durchaus für 6,5 bis 7 Mio. TEU gut“ sei. Auf einen Umschlag von 10 Mio. TEU würde er allerdings nicht wetten wollen.¹³⁴

Dazu kommen Überkapazitäten der deutschen Häfen, die sich auf acht Millionen Container belaufen.¹³⁵ Der Containerhandel ist inzwischen absolut unrentabel: Die Erlöse sind nicht nur niedriger als die durchschnittlichen Betriebskosten, sondern sie liegen neuerdings „sogar unterhalb der durchschnittlichen Kosten für die Crews“. Viele Schiffe sind nur teilbeladen auf den Meeren unterwegs.¹³⁶

„Die Welt“ beschreibt die Situation und stellt fest, dass die Maßstäbe, die noch bis 2010 galten, heute nicht mehr gültig sind:

„In den wichtigsten Häfen an der Nordsee sank der Containerumschlag vergangenes Jahr nämlich um fast zwei Prozent. Weltweit wuchs die Menge der auf Schiffen transportierten Container gerade noch um ein Prozent. Wichtiger noch ist diese Formel: Der frühere Maßstab, nach dem der Containertransport auf See fast drei Mal so stark zunahm wie die weltweite Wirtschaftsleistung, stimmt nicht mehr. Dies galt noch im ganzen ersten Jahrzehnt dieses Jahrtausends. Seit her jedoch sinkt dieses Zahlenverhältnis, im vergangenen Jahr stieg die Containermenge auf Schiffen gerade noch um das 1,5-Fache des Weltwirtschaftswachstums.“¹³⁷

Der Hamburger Wirtschaftswissenschaftler Thomas Straubhaar, bis 2014 Direktor des dortigen Weltwirtschaftsinstituts, geht sogar noch weiter. Er stellt die grundsätzliche Frage, ob „das Han-

¹²⁷ Destatis/Statistisches Bundesamt: Pressemitteilung Nr. 120 vom 06.04.2016

(https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2016/04/PD16_120_463.html) (Stand: 18.4.2016)

¹²⁸ Vorboten der Krise: Container machen Verluste. In: Deutsche Wirtschaftsnachrichten, 7.3.2016 (<http://deutsche-wirtschaftsnachrichten.de/2016/03/07/vorboten-der-krise-container-machen-verluste/>) (Stand: 18.4.2016)

¹²⁹ Notruf Hafenkante. In: Der Spiegel 15/2016, S. 54-57

¹³⁰ Auf der Suche nach den Containern, in: taz.nord, 9./10.4.2016, S. 53-57

¹³¹ Vorboten der Krise: Container machen Verluste. In: Deutsche Wirtschaftsnachrichten, 7.3.2016

¹³² Schifffahrt: Karten werden neu gemischt, in: Lübecker Nachrichten online, 16.4.2016 (<http://www.ln-online.de/Nachrichten/Wirtschaft/Wirtschaft-im-Norden/Schifffahrt-Karten-werden-neu-gemischt>) (Stand: 18.4.2016)

¹³³ Auf der Suche nach den Containern, in: taz.nord, 9./10.4.2016, S. 53-57, hier S. 55

¹³⁴ Auf der Suche nach den Containern, in: taz.nord, 9./10.4.2016, S. 53-57, hier S. 55

¹³⁵ Auf der Suche nach den Containern, in: taz.nord, 9./10.4.2016, S. 53-57, hier S. 56

¹³⁶ Vorboten der Krise: Container machen Verluste. In: Deutsche Wirtschaftsnachrichten, 7.3.2016 (<http://deutsche-wirtschaftsnachrichten.de/2016/03/07/vorboten-der-krise-container-machen-verluste/>) (Stand: 18.4.2016)

¹³⁷ Die wundersame Auferstehung des Pleitehafens, in: Die Welt (Online-Ausgabe), 5.4.2016

(<http://www.welt.de/wirtschaft/article154035635/Die-wundersame-Auferstehung-des-Pleitehafens.html>) (Stand: 18.4.2016)

delsmodell der Ökonomen mit physischen Importen und Exporten überhaupt noch zeitgemäß ist.“ In einem Interview von „Spiegel Online“ stellt Straubhaar fest, dass wir gerade eine „Zeitenwende“ mit tiefgreifenden Veränderungen erleben:

„Die Globalisierung, wie wir sie früher gefeiert haben, **mit Containern, Schiffen und Häfen**, wird **immer weniger relevant**. Es kann ökonomisch nicht nachhaltig sein, Standardgüter zentral herzustellen und sie um die halbe Welt zu transportieren. Künftig wird wieder mehr vor Ort produziert, näher am Kunden. Wenn ich sehe, wozu 3D-Drucker fähig sind, wird sich da einiges tun.“ [H. d. V.]

Straubhaar zieht das Fazit, dass der „klassische Güterhandel mit standardisierten Massenprodukten“ ein echtes „Auslaufmodell“ ist.¹³⁸

Unabhängig von der falschen Grundannahme liegen in der Seeverkehrsprognose weitere Fehler vor. Auch dies kann hier aufgrund der deutlich zu knapp bemessenen Frist für die Öffentlichkeitsbeteiligung¹³⁹ nur anhand weniger Beispiele aufgezeigt werden.

So überschätzt die Seeverkehrsprognose offenbar die Kapazitäten der Häfen.

Für den Hafen in Bremerhaven sagt sie einen Containerumschlag von mindestens 9,513 Mio. TEU im Jahr 2030 voraus.¹⁴⁰ Die Kapazitätsgrenze dieses Hafens für den Containerumschlag liegt laut einer Studie des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) deutlich niedriger, nämlich bei 8,4 Mio. TEU.¹⁴¹ Zu dem gleichen Ergebnis kommt auch eine Studie, die das Bundesumweltministerium vorgelegt hat: Bremerhavens Erweiterungsmöglichkeiten sind mit dem 2008 in Betrieb genommenem Container-Terminal 4 (CT 4) „ausgeschöpft“.¹⁴²

Die Seeverkehrsprognose versucht, diesem Einwand zu begegnen, indem sie darauf hinweist, dass die „zu erwartenden Hafenvolumina“ der deutschen Containerhäfen im Jahr 2030 „meist innerhalb der Kapazitätsgrenzen von 2020 oder nur leicht darüber“ lägen und dass „interne und externe Kapazitätserweiterungsmaßnahmen“ verfügbar seien. Als Beispiel für externe Maßnahmen nennt die Prognose explizit den JadeWeserPort in Wilhelmshaven (JWP).¹⁴³

An diesem Hafen kann exemplarisch aufgezeigt werden, dass die Seeverkehrsprognose auch hinsichtlich der externen Kapazitätserweiterungsmaßnahmen von falschen Annahmen ausgeht.

Für den JWP sagt die Seeverkehrsprognose für das Jahr 2030 einen Containerumschlag von mindestens 3,329 Mio. TEU voraus.¹⁴⁴ In Übereinstimmung mit der oben genannten ISL-Studie sowie der Studie des Bundesumweltministeriums gibt die Seeverkehrsprognose an, dass die Kapazitätsgrenze des JWP momentan bei 2,7 Mio. TEU liegt.¹⁴⁵

Erst im Zuge der Machbarkeitsstudie zur zweiten Ausbaustufe des JWP (JWP II), welche das ISL im Auftrag der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG erstellt hat, ist die Kapazitätsgrenze der ersten Ausbaustufe (JWP I) nach oben auf 3,3 Mio. TEU verschoben worden.¹⁴⁶ Diese Studie wurde allerdings erst im Februar 2016 vorgelegt¹⁴⁷ und

¹³⁸ Ökonom Straubhaar zur Globalisierung: „Der klassische Güterhandel ist ein Auslaufmodell“, in: Spiegel Online (<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/thomas-straubhaar-klassischer-gueterhandel-ist-ein-auslaufmodell-a-1068787.html>) (Stand: 18.4.2016)

¹³⁹ vgl. Erarbeitung eines Konzepts, S. 218

¹⁴⁰ vgl. Seeverkehrsprognose, S. 6

¹⁴¹ vgl. Umschlagpotenzial, S. 85

¹⁴² Nachhaltigkeitsaspekte, S. 50

¹⁴³ Seeverkehrsprognose, S. 142

¹⁴⁴ vgl. Seeverkehrsprognose, S. 6

¹⁴⁵ vgl. Umschlagpotenzial, S. 85 u. Nachhaltigkeitsaspekte, S. 58, Seeverkehrsprognose, S. 133

¹⁴⁶ Machbarkeitsstudie JWP II, S. 5

¹⁴⁷ vgl. ISL beteiligt an Machbarkeitsstudie zum Ausbau des JadeWeserPort [sic], 18.2.2016 (<https://www.isl.org/de/news/isl-beteiligt-an-machbarkeitsstudie-ausbau-jadeweserport>) (Stand: 18.4.2016)

konnte mithin bei der Erarbeitung der Seeverkehrsprognose, die auf 2014 datiert, noch nicht bekannt sein. Deshalb bezieht die Seeverkehrsprognose die zweite Ausbaustufe in ihre Überlegungen mit ein.¹⁴⁸

Am Beispiel dieser Ausbaustufe JWP II wird deutlich, dass die in der Seeverkehrsprognose angesprochenen externen Maßnahmen im Sinne einer bedarfsgerechten und gesamtwirtschaftlich sinnvollen Infrastrukturplanung, die das Kernziel des BVWP-Entwurfs sein sollte, nicht zielführend sind.

Laut einer Pressemitteilung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr soll die Ausbaustufe JWP II „sowohl technisch realisierbar als auch auf mittlere Sicht wirtschaftlich sinnvoll“ sein.¹⁴⁹

Die technische Realisierbarkeit einer solchen externen Maßnahme zur Kapazitätserweiterung eines Hafens steht hier nicht zur Debatte, da sie kein Gegenstand des nationalen Prioritätenkonzepts bzw. des BVWP-Entwurfs ist.

Der wirtschaftliche Nutzen dieser Maßnahme ist mehr als zweifelhaft, denn die Machbarkeitsstudie begeht den gleichen Fehler wie die Seeverkehrsprognose: Sie geht von einem anhaltenden und ungebrochenen Wachstumstrend des Containerumschlags aus. Die Machbarkeitsstudie setzt offenbar voraus, dass der Containerumschlag im JWP von 2015 bis 2027 konstant und ungebrochen um durchschnittlich mindestens 18,5 % pro Jahr wachse.¹⁵⁰ Nur mit dieser Wachstumsrate könnte der Containerumschlag im JWP I von 0,4276 Mio. TEU im Jahr 2015¹⁵¹ auf die prognostizierte Zahl von 3,3 Mio. TEU im Jahr 2027 ansteigen und seine neu „justierte“ Kapazitätsgrenze erreichen.

Vor dem Hintergrund der fehlenden Dynamik des Seegüterumschlags und des stagnierenden oder gar rückläufigen Trends ist dies nicht nur unwahrscheinlich, sondern illusorisch. Auch der Terminalbetreiber Eurogate ist von der Notwendigkeit einer Erweiterung des JWP keineswegs überzeugt: „In Niedersachsen redet die Politik schon von einer Erweiterung des Tiefwasserhafens [...]. Doch Eurogate hat vorerst abgewunken. Erst mal muss Ladung her“.¹⁵²

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Seeverkehrsprognose aufgrund der falschen Basisannahme eines anhaltenden, ungebrochenen und stetigen Wachstumstrends zu falschen Ergebnissen kommt, welche der Überprüfung am Maßstab der Realität in keiner Weise standhalten können. Darüber hinaus beinhaltet sie weitere Fehler.

Somit kann die Prognose in ihrer jetzigen Form nicht als tragfähiges Fundament zur Bewertung und Priorisierung von Infrastrukturprojekten dienen. Sowohl ihre Ausgangsbasis als auch ihre Resultate müssen vollständig neu bewertet und überarbeitet werden.¹⁵³

Im Endeffekt führen die falschen Ergebnisse der Seeverkehrsprognose dazu, dass der BVWP-Entwurf den tatsächlichen Infrastrukturbedarf – insbesondere den tatsächlichen Bedarf der Häfen – falsch und überdimensioniert einschätzt. Dadurch ist er außerstande, bedarfsgerecht zu planen, womit er sein vordringlichstes Kernziel verfehlt.

¹⁴⁸ vgl. Seeverkehrsprognose, S. 133

¹⁴⁹ NI-MW: Ergebnis Machbarkeitsstudie JadeWeserPort II liegt vor (<http://www.mw.niedersachsen.de/aktuelles/presseinformationen/ergebnis-machbarkeitsstudie-jadeweserport-ii-liegt-vor-140963.html>) (Stand: 18.4.2016)

¹⁵⁰ vgl. Machbarkeitsstudie JWP II, S. 5

¹⁵¹ NDR.de: JadeWeserPort: Sechsmal so viele Container in 2015, 25.1.2016 (https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/JadeWeserPort-Sechsmal-soviele-Container-in-2015.jadeweserport1210.html) (Stand: 18.4.2016)

¹⁵² Auf der Suche nach den Containern, in: taz.nord, 9./10.4.2016, S. 53-57, hier S. 57

¹⁵³ vgl. dazu z. B. auch Seehafenkooperation, S. 33

2.2.3. Die Hinterlandanbindung – inhaltliche und fachliche Fehler

Die Bewertung und Einstufung von Projekten im BVWP-Entwurf weist auch aus inhaltlich-fachlicher Perspektive hinsichtlich der Hinterlandanbindung gravierende Fehler auf, die für alle Autobahnprojekte gelten, bei welchen die Hinterlandanbindung als unzulässiges explizites Kriterium mit in die Bewertung eingeflossen ist.

Der BVWP-Entwurf setzt es fraglos als gegeben voraus, dass die eingangs aufgelisteten Projekte einen Nutzen für die Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen hätten. Einen belegbaren, nachprüfbaren und abgesicherten Beweis für diese These bleibt der BVWP-Entwurf schuldig.

Auch das zentrale Grundlagendokument des BVWP-Entwurfs zum Thema Hinterlandanbindung, die Seeverkehrsprognose 2030, setzt es als „unstrittig“ voraus, dass „Infrastrukturmaßnahmen wie die über die Elbe verlängerte A20“ einen Nutzen für die deutschen Seehäfen hätten.¹⁵⁴ Ein belegbarer, nachprüfbarer und abgesicherter Beweis für diese These fehlt auch in der Seeverkehrsprognose.

Im dritten Teil dieser Stellungnahme wird nachprüfbar bewiesen, dass die geplanten Autobahnprojekte, bei denen die Hinterlandanbindung als unzulässiges explizites Bewertungskriterium angewendet worden ist, sowohl für die Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen als auch für die Verbindung der deutschen Seehäfen miteinander nutzlos sind. Überdies wird nachgewiesen, dass diese Autobahnen die Wettbewerbsposition der deutschen Seehäfen schwächen und Arbeitsplätze gefährden. Schließlich wird aufgezeigt, dass die Planung dieser Autobahnen einen drastischen Verstoß gegen übergeordnete Ziele der Gesamtnetzkonzeption darstellt.

Die schwerwiegenden inhaltlich-fachlichen Fehler des BVWP-Entwurfs werden im folgenden an der geplanten Autobahn A 20 (Projekte A20-G10-SH und A20-G10-NI-SH) exemplarisch nachgewiesen.

Das Beispiel der A 20 macht auch aus inhaltlich-fachlicher Perspektive deutlich, dass sämtliche Projekte des BVWP-Entwurfs, in deren Bewertung die Hinterlandanbindung als unzulässiges explizites Kriterium einbezogen worden ist, einer neuerlichen Überprüfung und Bewertung unter Ausschluss des Kriteriums Hinterlandanbindung unterzogen werden müssen.

2.2.3.1. Die vorhandene Hinterlandanbindung der Seehäfen

Grundsätzlich ist vorzuschicken, dass die Hinterlandanbindung der Seehäfen nur einer von vielen Faktoren ist, die Einfluss auf die Wettbewerbsposition eines Hafens haben. Bei der Entscheidung der Reedereien für oder gegen einen Hafen spielt eine Vielzahl anderer Faktoren eine Rolle, so z. B. die geographische Lage oder das Preis-Leistungsverhältnis und die Abfertigungsqualität bzw. die Abfertigungsgeschwindigkeit.¹⁵⁵

Da es aufgrund der mehr als knapp bemessenen Zeit für die Öffentlichkeitsbeteiligung¹⁵⁶ unmöglich ist, alle deutschen Seehäfen an den Küsten von Nord- und Ostsee in den Blick zu nehmen, muss sich diese Stellungnahme auf einige bedeutende deutsche Seehäfen beschränken. Im einzelnen werden der JadeWeserPort (JWP) in Wilhelmshaven, die Häfen Bremen und Bremerhaven sowie der Hafen Hamburg betrachtet.

¹⁵⁴ Seeverkehrsprognose, S. 33; von allen eingangs aufgeführten Projekten wird lediglich die Fehmarnbeltquerung in der Seeverkehrsprognose als „Sonderfaktor“ berücksichtigt, vgl. Seeverkehrsprognose, S. 29 u. ö.

¹⁵⁵ vgl. z. B. Maritimes Trendbarometer, S. 3 und Umschlagpotenzial, S. 85

¹⁵⁶ vgl. Erarbeitung eines Konzepts, S. 218

Der JadeWeserPort (JWP)

Der Schwerpunkt des JWP liegt auf dem Transshipment, also auf dem See-See-Verkehr.¹⁵⁷ Laut Seeverkehrsprognose werden rund 60 % des gesamten Containerumschlags des JWP über diesen Verkehrsweg abgewickelt, so dass nur rund 40 % des Containerumschlags über landseitige Verkehrswege transportiert werden müssen.¹⁵⁸

Im Hinblick auf den landseitigen Gütertransport verfügt der JWP bereits jetzt über ausgezeichnete Hinterlandanbindungen via Straße und Schiene.

Über die A 29/A 1 sowie über die A 28/A 31 ist der JWP mit dem Ruhrgebiet verbunden. Bremen, Hannover und Nürnberg sind über die A 29/A 28/A 27/A 7, Hamburg und Berlin über die A 29/A 28/A 1 gut erreichbar.¹⁵⁹

Die A 29, welche direkt bis auf das Hafengelände führt, bindet den JWP unmittelbar an das Hinterland an; der Güterverkehr gelangt „Staufrei Richtung Terminal [:] Die Autobahn A29 führt direkt bis in den JadeWeserPort. Ohne Ampeln, ohne stockenden Stadtverkehr, immer schön geradeaus. Sie wollen keine Zeit im Stau verlieren? Hier dürfen Sie Gas geben!“¹⁶⁰

Im Planfeststellungsbeschluss zum JWP vom 15.3.2007 wird festgestellt, dass die Kapazitäten des vorhandenen Straßennetzes für die Bewältigung der Güterströme des JWP vollkommen ausreichen bzw. sogar „weit unter ihrer Kapazitätsgrenze“ bleiben werden:

„Bezüglich der Straßenhinterlandanbindung ist festzustellen, dass der Fernverkehr zum weit überwiegenden Teil über die Bundesautobahn 29 Wilhelmshaven – Oldenburg verlaufen wird sowie in geringen Anteilen Bundes- und Landesstraßen nutzen wird. Das für die BAB 29 zuständige ehemalige Straßenbauamt Oldenburg hat ausweislich seiner Stellungnahme vom 24.06.2004 die Zu- und Abführbarkeit der Fernverkehre des Jade-Weser-Ports als unproblematisch eingestuft. **Die Auslastung der A 29 verbleibt auch nach Inbetriebnahme des Jade-Weser-Ports weit unter ihrer Kapazitätsgrenze.** Für das Straßennetz des erweiterten Untersuchungsraumes [Anm.: außerhalb Wilhelmshavens] sind mit den durch den Jade-Weser-Port induzierten **Personen- und Güterverkehren keine Kapazitätsprobleme** verbunden.“¹⁶¹ [H. d. V]

Ausweislich des Verkehrsgutachtens zum JWP besitzt die A 29 eine Kapazität von 30.000 bis 60.000 KFZ täglich. Bei voller Auslastung des JWP (2,7 Mio. TEU) müsste die A 29 täglich, je nach Transshipment-Anteil, zwischen 1.000 und maximal 1.800 LKW-Fahrten zusätzlich aufnehmen. Dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen ist auf der wenig befahrenen A 29 kaum spürbar.¹⁶²

Auch im weiteren Verlauf der LKW-Transporte zwischen dem JWP und Nordrhein-Westfalen – eine der wichtigsten Hinterlandregionen der deutschen Seehäfen – würde der JWP bei voller Auslastung (2,7 Mio. TEU) auf der A 29/A 1 durchschnittlich nicht mehr als 11 bis maximal 15 LKW-Fahrten pro Stunde zwischen Oldenburg und Osnabrück verursachen.¹⁶³

Hinzu kommt, dass der Hafen inzwischen über gute Schienenanbindungen verfügt:

¹⁵⁷ vgl. z. B. Seeverkehrsprognose, S. 133 und Nachhaltigkeitsaspekte, S. 61

¹⁵⁸ vgl. Seeverkehrsprognose, S. 96

¹⁵⁹ JWP, Verkehre/Straße (<http://www.jadeweserport.de/verkehre/strasse.html>) (Stand: 5.4.2016)

¹⁶⁰ JWP, Verkehre/Straße (<http://www.jadeweserport.de/verkehre/strasse.html>) (Stand: 5.4.2016)

¹⁶¹ Ausbau der Bundeswasserstraße Jade im Bereich von km 7 bis km 15 durch die Errichtung eines Tiefwasserhafens für Containerschiffe (JadeWeserPort); Planfeststellungsverfahren gem. § 14 Bundeswasserstraßengesetz, festgestellt durch Beschluss vom 15.03.2007, Az.: P-143.3/72; zit. nach: Nutzenanalyse A20/A22, S. 11

¹⁶² vgl. Verkehrsgutachten JWP u. NI-MW: Zu erwartende Verkehrsströme zum JadeWeserPort Wilhelmshaven, Pressemitteilung, 29.10.2009 (<http://www.mw.niedersachsen.de/aktuelles/presseinformationen/15798.html>) (Stand: 21.4.2016)

¹⁶³ Berechnungsgrundlage: Seehafen-Hinterlandverkehr JWP, S. 10

„Direkt auf dem Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) befindet sich ein sechsgleisiger Bahnhof für kombinierten Verkehr, eine 16-gleisige Vorstellgruppe stellt den Netzanschluss an die zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg bereits zweigleisig ausgebaute Bahnstrecke her. Darüber hinaus bestehen Anbindungen an die intermodalen Netzwerke verschiedener Bahnoperateure.“¹⁶⁴

Darüber hinaus gibt es den Jade-Weser-Train, der Containertransporte zwischen CTW und Bremen-Roland mit Anschluss nach Berlin, Erfurt, Nürnberg, Stuttgart und Basel ermöglicht. Direktanschlüsse nach Leipzig und Ludwigshafen sind bereits geplant.¹⁶⁵

Überdies verfügt der JWP über ein KV-Terminal und bietet mithin per Zug eine kostengünstige, schnelle und umweltfreundliche Möglichkeit des Transportes von LKW und ihren Ladungen.

Somit steht der JWP über das Bahnnetz mit allen Wirtschaftszentren Deutschlands in Verbindung. Die folgende Karte veranschaulicht im übrigen auch, in welche Richtung die landseitigen Hauptgüterströme des JWP verlaufen, nämlich nach Süden und Südosten:¹⁶⁶



Der niedersächsische Verkehrsminister Olaf Lies (SPD) bescheinigt dem JWP nicht nur eine gute, sondern sogar eine hervorragende bestehende Hinterlandanbindung. Minister Lies befand sich 2014 auf einer China-Reise. Von dort aus sandte er eine SMS an seinen Pressesprecher, die in einer Antwort der niedersächsischen Landesregierung auf eine „Kleine Anfrage“ im Wortlaut wiedergegeben wird:

„Gute und inhaltliche Gespräche. [...] **Wir konnten die hervorragende Hinterlandanbindung darstellen.**“ [H. i. O]¹⁶⁷

Zusammenfassend ist mithin festzuhalten, dass der JWP hinsichtlich seiner straßenseitigen Hinterlandanbindung sehr gut aufgestellt ist und keine Notwendigkeit für die Autobahn A 20 be-

¹⁶⁴ Mehr Container für Deutschland, Zug um Zug vom JadeWeserPort ans Ziel (<http://www.mehrcontainerfuerdeutschland.de/hinterland/zug-um-zug-vom-jadeweserport-ans-ziel/>) (Stand: 5.4.2016)

¹⁶⁵ Mehr Container für Deutschland, Zug um Zug vom JadeWeserPort ans Ziel (<http://www.mehrcontainerfuerdeutschland.de/hinterland/zug-um-zug-vom-jadeweserport-ans-ziel/>) (Stand: 5.4.2016)

¹⁶⁶ JWP, Verkehre/Schiene/Verbindungen (<http://www.jadeweserport.de/verkehre/schiene/verbindungen.html>) (Stand: 5.4.2016); dies ist auch die Quelle der Karte.

¹⁶⁷ Niedersächsischer Landtag, Drucksache 17/1603, S. 3

steht, zumal auch das Nationale Hafenkonzept der Bundesregierung sich ausdrücklich für die „Verlagerung von Güterverkehren auf Schiene und Wasserstraße“ ausspricht.¹⁶⁸

Als Begründung der Notwendigkeit des Projektes A 20 bzw. als Begründung seiner Einstufung in den vordringlichen Bedarf des BVWP-Entwurfs ist die Hinterlandanbindung des JWP hinfällig. Aufgrund seines ausgesprochen niedrigen NKV von nur 1,6 bei einer gleichzeitigen sehr hohen Umweltschädlichkeit ist dieses Projekt allerhöchstens in den weiteren Bedarf einzustufen.

Die Häfen Bremen und Bremerhaven

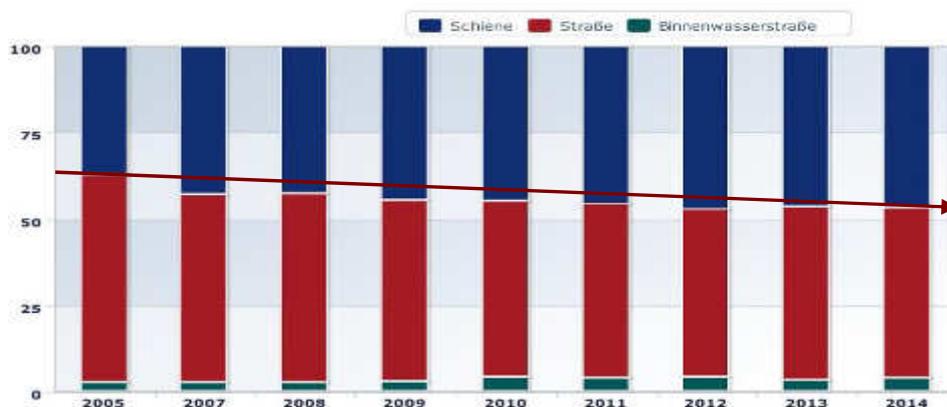
Die Häfen Bremen und Bremerhaven verstehen sich als Hafengruppe und werden gemeinsam von der bremenports GmbH verwaltet. Deswegen werden sie auch hier zusammen betrachtet.

Der Bremische Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat im Vorfeld der Neuaufstellung des BVWP ein Hafenkonzept 2020/2025 vorgelegt. In diesem Konzept liegt der Schwerpunkt eindeutig auf den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße, nicht auf dem Verkehrsträger Straße:

„Mittlerweile ist es ein von nahezu allen Seiten erklärtes Ziel, die Hinterlandverkehre möglichst leise, sauber und energieeffizient, d. h. klimafreundlich abzuwickeln. Die Binnenschifffahrt weist dabei, gefolgt von der Eisenbahn und gemessen an ihrer Transportleistung, unter allen Verkehrsträgern den niedrigsten spezifischen Energieverbrauch und damit die geringsten umweltschädlichen CO₂-Emissionen auf. Hinterlandverkehrsbedingte Emissionen von Klimagasen sollten daher grundsätzlich durch einen verstärkten Einsatz von Binnenschiffen und Eisenbahnen reduziert werden.“¹⁶⁹

In Übereinstimmung mit diesem Ziel erreichte der Schienenverkehr 2014 „sowohl bei den Marktanteilen als auch beim absoluten Aufkommen Höchstwerte.“¹⁷⁰ Hinzu kommt, dass die Häfen Bremen und Bremerhaven sich ausdrücklich als „traditionelle Eisenbahn-Häfen“ verstehen.¹⁷¹

Dementsprechend veränderte sich auch der Modal Split des Containerverkehrs der bremischen Häfen in den vergangenen Jahren. Der Anteil des Schienenverkehrs stieg von 37,3% im Jahr 2005 auf 46,8 % im Jahr 2014 an, während der Anteil des Straßenverkehrs von 60,1% auf 49,3 % absank:¹⁷²



¹⁶⁸ Nationales Hafenkonzept, S. 40

¹⁶⁹ Fortschritt, S. 78

¹⁷⁰ bremenports: Per Lkw, Binnenschiff oder Zug ins Hinterland. Container-Hinterlandverkehr (<http://www.bremenports.de/standort/statistiken/hinterlandverkehr>) (Stand: 11.4.2016)

¹⁷¹ vgl. bremenports: Per Lkw, Binnenschiff oder Zug ins Hinterland. Container-Hinterlandverkehr (<http://www.bremenports.de/standort/statistiken/hinterlandverkehr>) (Stand: 11.4.2016)

¹⁷² vgl. bremenports: Per Lkw, Binnenschiff oder Zug ins Hinterland. Container-Hinterlandverkehr (<http://www.bremenports.de/standort/statistiken/hinterlandverkehr>) (Stand: 11.4.2016); Originalgrafik durch Einzeichnung eines Pfeils verändert

Eine Studie des Bundesumweltministeriums kommt zu dem Ergebnis, dass die Häfen Bremen und Bremerhaven hinsichtlich ihrer Hinterlandanbindung gut aufgestellt sind. Die Autobahnen A 1 sowie A 27/A 7 sorgen für eine gute straßenseitige Verbindung; „leistungsfähige Regelzugdienste bestehen zu allen bedeutenden deutschen Wirtschaftsregionen und darüber hinaus nach Österreich, Tschechien, Polen, Ungarn und Skandinavien.“¹⁷³ So verfügen die Bremischen Häfen insgesamt „über äußerst dichte und leistungsfähige Hinterlandanbindungen und weisen im Vergleich zu den Konkurrenzhäfen weniger Engpassfaktoren auf.“¹⁷⁴

Eine Umfrage unter Reedereien ergab, dass auch diese mit der Hinterlandanbindung der Bremischen Häfen sehr zufrieden sind: Bremerhaven schnitt mit der Note 2 ab, während Zeebrügge z. B. nur eine 3,34 und Amsterdam sogar nur eine 5 erhielt.¹⁷⁵

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Häfen in Bremerhaven und Bremen über eine gute straßenseitige Hinterlandanbindung verfügen. Somit besteht keine Notwendigkeit für die A 20, zumal sich auch das Bremische Hafenkonzept selbst für die Verlagerung von Güterverkehren auf Schiene und Wasserstraße ausspricht.¹⁷⁶

Als Begründung der Notwendigkeit des Projektes A 20 bzw. als Begründung seiner Einstufung in den vordringlichen Bedarf des BVWP-Entwurfs ist die Hinterlandanbindung der Bremischen Häfen hinfällig. Aufgrund seines ausgesprochen niedrigen NKV von nur 1,6 bei einer gleichzeitigen sehr hohen Umweltschädlichkeit ist dieses Projekt allerhöchstens in den weiteren Bedarf einzustufen.

Der Hamburger Hafen

Die Hamburgische Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation hat im Vorfeld der Neuaufstellung des BVWP einen Hafenentwicklungsplan bis 2025 herausgegeben. Dieser Plan setzt hinsichtlich der Hinterlandanbindung die gleichen Schwerpunkte wie das Konzept der bremischen Häfen:

„Unter den zur Verfügung stehenden Transportmitteln Bahn, Binnenschiff und Lkw haben die beiden ersten nicht nur wirtschaftliche Vorteile gegenüber dem Lkw, sondern besitzen auch die größeren Kapazitätsreserven und sind umwelt- und klimapolitisch vorteilhafter.“¹⁷⁷

Insgesamt ist das Hinterlandnetz des Hamburger Hafens gut ausgebaut und „sorgt für eine ausgezeichnete Verbindung nach Europa“.¹⁷⁸

Im Modal Split des Hamburger Hafens spielt die Schiene inzwischen eine wichtigere Rolle als die Straße:

„Rund 45 Prozent der Güter werden per Bahn transportiert, 12 Prozent per Binnenschiff und 43 Prozent per Lkw. Damit löste die Bahn 2015 den Lkw als wichtigstes Transportmittel im Hinterlandverkehr ab.“¹⁷⁹

Hamburg ist ein leistungsstarker Eisenbahnhafen: 70 % aller Container im Fernverkehr werden auf der Schiene transportiert.¹⁸⁰ So ist der LKW für den Hamburger Hafen nur noch „im Nahbe-

¹⁷³ Nachhaltigkeitsaspekte, S. 49

¹⁷⁴ Nachhaltigkeitsaspekte, S. 49; vgl. auch S. 92

¹⁷⁵ Maritimes Trendbarometer, S. 3

¹⁷⁶ vgl. Fortschritt, S. 78

¹⁷⁷ Hamburg hält Kurs, S. 24

¹⁷⁸ Port of Hamburg: Hinterlandanbindungen (<https://www.hafen-hamburg.de/de/hinterland>) (Stand: 11.4.206)

¹⁷⁹ Port of Hamburg: Hinterlandanbindungen (<https://www.hafen-hamburg.de/de/hinterland>) (Stand: 11.4.206)

¹⁸⁰ Nachhaltigkeitsaspekte, S. 42

reich (unter 150 Kilometer)“ und „für kurze Distanzen“ der „bedeutendste Verkehrsträger“. ¹⁸¹ Für diese Verkehre gewährleisten die Autobahnen A1 und A 7 sowie die A 24 „eine gute Anbindung in der Nord-Süd und West-Ost-Relation“, wie eine Studie des Bundesumweltministeriums feststellt. ¹⁸²

Insgesamt verfügt der Hamburger Hafen über „eine dichte und leistungsfähige trimodale Hinterlandanbindung.“ ¹⁸³

Folglich belegte dieser Hafen bei einer Umfrage unter den Reedereien hinsichtlich der Hinterlandanbindung mit einer Note von 1,67 den zweitbesten Platz aller Nordrange-Häfen. ¹⁸⁴

Die A 20 ist für die Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens so bedeutungslos, dass sowohl eine vom ISL herausgegebene Kapazitätsanalyse ¹⁸⁵ als auch eine Studie des Bundesumweltministeriums zur Seehafenkonzeption ¹⁸⁶ darauf verzichten, sie im Zusammenhang mit der Hinterlandanbindung dieses Hafens auch nur zu erwähnen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Hamburger Hafen über eine gute straßenseitige Hinterlandanbindung verfügt. Somit besteht keine Notwendigkeit für die A 20, zumal sich auch das Hamburgische Hafenkonzept selbst für die Verlagerung von Güterverkehren auf Schiene und Wasserstraße ausspricht. ¹⁸⁷

Als Begründung der Notwendigkeit des Projektes A 20 bzw. als Begründung seiner Einstufung in den vordringlichen Bedarf des BVWP-Entwurfs ist die Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens hinfällig. Aufgrund seines ausgesprochen niedrigen NKV von nur 1,6 bei einer gleichzeitigen sehr hohen Umweltschädlichkeit ist dieses Projekt allerhöchstens in den weiteren Bedarf einzustufen.

2.2.3.2. Nutzenanalyse: Studien zur Hinterlandanbindung der Seehäfen

Die Studie „Küstenautobahn A 22/A 20 – Nutzenanalyse ihrer Funktion als Hinterlandanbindung der Seehäfen“ widmet sich dem Projekt A20-G10-NI-SH, welches zuvor als A 22 firmierte. Die Studie ist dieser Stellungnahme als Anlage beigefügt.

In Übereinstimmung mit den obigen Ausführungen und den dort bereits zitierten Studien konstatiert auch diese Nutzenanalyse, welche vom Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 20 (KoK) vorgelegt worden ist, dass die hier betrachteten Häfen über vorhandene Autobahnen und Schienenwege bereits gut an das Verkehrsnetz angeschlossen sind. ¹⁸⁸

Die Studie zeichnet ein detailliertes Bild des vorhandenen Autobahnnetzes:

„Im Nordwesten ist mit A 28, A 1 und ab Lübeck A 20 eine durchgängige Achse in Ost-West-Richtung vorhanden. Die nordwest-deutschen Seehäfen Wilhelmshaven, Bremerhaven, Cuxhaven und Hamburg sind direkt über leistungsfähige Autobahnen in Nord-Süd-Richtung angebunden. Dazu zählen A 29, A 27, A 1 und A 7. Über die A 1 oder die A 28/A 31 sind alle Seehäfen an das Ruhrgebiet angeschlossen. Die Autobahnen A 27, A 7, A 24 und A 2 stehen als Verbindungen aus den Seehäfen in den Süden und Südosten zur Verfügung. [...] Die Haupttransitachse

¹⁸¹ Port of Hamburg: LKW-Verkehre (<https://www.hafen-hamburg.de/de/flexible-und-schnelle-lkw-verkehre>) (Stand: 11.4.2016)

¹⁸² Nachhaltigkeitsaspekte, S. 42

¹⁸³ Nachhaltigkeitsaspekte, S. 41

¹⁸⁴ Maritimes Trendbarometer, S. 3

¹⁸⁵ vgl. Kapazitätsanalyse von Hinterlandanbindungen, bes. S. 47-49

¹⁸⁶ vgl. Nachhaltigkeitsaspekte, bes. S. 41-44

¹⁸⁷ Hamburg hält Kurs, S. 24

¹⁸⁸ vgl. Nutzenanalyse A20/A22, S. 4

durch Norddeutschland ist die A 2 von Rheine über Hannover in Richtung Warschau und liegt viel weiter südlich als die Trasse der geplanten A 22 [= A 20]. Schon die A 1 fällt mit rund 54.500 KFZ/24h (BAST-Messstelle Bockel 2009) gegenüber der südlich verlaufenden A 2 mit rund 83.000 KFZ/24h (BAST-Messstelle Peine 2009) hinsichtlich der Verkehrsbelastung deutlich ab.¹⁸⁹

Im Anschluss daran beantwortet die Studie die Frage, inwiefern sich die Wegstrecken zwischen den Seehäfen und ihrem Hinterland, repräsentiert von der Stadt Essen im nordrhein-westfälischen Ballungsgebiet, durch den Bau der A 20 verändern würden. Dabei kommt sie zu folgenden Ergebnissen:

„Für den Hafen Hamburg würde eine Fahrt über die A 22/20 ins Ruhrgebiet einen Umweg von rund 100 km bedeuten. Die Fahrt von Bremerhaven oder Wilhelmshaven ins Ruhrgebiet wäre über eine A 22 annähernd gleich weit [= Differenzen von + 4 km bzw. -3 km] wie über die bestehenden Strecken.“¹⁹⁰

Diese geringe Strecken“verkürzung“ – in der Summe beläuft sie sich auf + 1 km – ist unzureichend, um den Bau einer Autobahn zu rechtfertigen.

Hinsichtlich der großräumigen Verbindungen der deutschen Häfen mit Skandinavien stellt die Studie zutreffend fest, dass alle Teilstücke der A 20, die vormals unter der Bezeichnung A 22 zusammengefasst waren, für eine „Verkehrsbeziehung Hamburg – Skandinavien [...] nicht genutzt werden“ können.¹⁹¹

Dies ist auch nach der Umbenennung der A 22 in A 20 zutreffend, denn alle diese umbenannten Teilstücke der A 20 liegen in Niedersachsen,¹⁹² also westlich der Elbe, und wären aus der Sicht des Hamburger Hafens ein unsinniger Umweg. Auch die Teilstücke der A 20, die unter der Elbe bzw. östlich der Elbe in Schleswig-Holstein liegen,¹⁹³ die aber im Zuge des BVWP-Entwurfs zum Teil Niedersachsen zugeschlagen worden sind, bedeuten aus der Perspektive des Hamburger Hafens einen erheblichen Umweg in Richtung Skandinavien.

Die Verbindungen zwischen Wilhelmshaven bzw. Bremerhaven und Skandinavien (Grenze Deutschland/Dänemark) könnten durch eine A 22/20 um 45 bzw. 71 km verkürzt werden.¹⁹⁴ Dennoch bleibt der Weg über die Elbfähre Glückstadt-Wischhafen die kürzeste Verbindung: Von Wilhelmshaven aus ist diese Route um 26 km kürzer als der Weg über die potentielle A 20, von Bremerhaven aus ist diese Route um 32 km kürzer als der Weg über die potentielle A 20.¹⁹⁵

Hinzu kommt, dass die Strecke von Wilhelmshaven und die Strecke von Bremerhaven Richtung Skandinavien auch über die potentielle A 20 schon allein bis zur deutsch-dänischen Grenze länger ist als 250 km. Ein Gütertransport per LKW über Strecken dieser Länge ist für die Häfen unrentabel, zumal ihnen der weitaus kostengünstigere Wasserweg nach Skandinavien gleichsam „vor der Haustür“ zur Verfügung steht. Nicht umsonst weisen sowohl das Hamburgische Hafenkonzzept¹⁹⁶ als auch das EU-Weißbuch darauf hin, dass der Straßengüterverkehr überwiegend auf kurzen Strecken genutzt wird. Das EU-Weißbuch konstatiert:

¹⁸⁹ Nutzenanalyse A20/A22, S. 5

¹⁹⁰ Nutzenanalyse A20/A22, S. 6

¹⁹¹ Nutzenanalyse A20/A22, S. 6

¹⁹² Projekte Nr. A20-G10-NI-SH-T1-NI bis A20-G10-NI-SH-T8-NI

¹⁹³ Projekte Nr. A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH, A20-G10-NI-SH-T10-SH, A20-G10-SH-T1-SH, A20-G10-SH-T2-SH

¹⁹⁴ Nutzenanalyse A20/A22, S. 7

¹⁹⁵ Nutzenanalyse A20/A22, S. 7

¹⁹⁶ Port of Hamburg: LKW-Verkehre (<https://www.hafen-hamburg.de/de/flexible-und-schnelle-lkw-verkehre>) (Stand: 11.4.2016)

„Mehr als die Hälfte aller Güter [...] wird im Straßenverkehr über Entfernungen **bis** 50 km befördert, mehr als drei Viertel über Entfernungen **bis** 150 km [...].“¹⁹⁷ [H. d. V.]

Dementsprechend fällt die Anzahl der täglichen LKW-Fahrten zwischen dem JWP bzw. Bremerhaven und Skandinavien kaum ins Gewicht. Ausweislich des Verkehrsgutachtens zum JWP entfallen lediglich 4,98 % des gesamten Straßengüterverkehrs dieser Häfen auf die Verbindung mit Dänemark und nur 2,55 % auf die Verbindung mit Schweden, Norwegen und Finnland. Für den JWP bedeutet dies, dass selbst bei voller Auslastung des Hafens (2,7 Mio. TEU) täglich maximal 25 LKW zwischen dem JWP und Dänemark und maximal 13 LKW zwischen dem JWP und Schweden, Norwegen oder Finnland unterwegs wären.¹⁹⁸ Insgesamt wären das maximal 38 LKW pro Tag, also durchschnittlich 1,6 LKW pro Stunde. Diese Zahl ist marginal und nicht dazu geeignet, den Bau einer Autobahn zu rechtfertigen.

Die Nutzenanalyse der A 20/A 22 untersucht auch die Richtungen, in welche die Hauptgüterströme der Häfen fließen: Sie „gehen nach **Süden und Südosten**“,¹⁹⁹ also in eine Richtung, welche dem Verlauf der geplanten A 22 diametral entgegengesetzt ist.

Die Seeverkehrsprognose 2030 kommt hinsichtlich der Verteilung der Güterströme zu einem sehr ähnlichen Resultat:

„Für die Nordseehäfen sind die Bundesländer Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Bayern die wichtigsten Hinterlandregionen.“²⁰⁰

Für das Güteraufkommen der Häfen, welches das Bundesland Niedersachsen betrifft, ist die A 20 bedeutungslos, wie die detaillierte Betrachtung der Quell- bzw. Zielorte der LKW-Verkehre des JWP zeigt. Die folgenden Zahlen aus dem Verkehrsgutachten für den JWP gelten analog auch für die Häfen in Bremerhaven und Hamburg, da das Verkehrsgutachten für den JWP auf den Daten dieser Häfen beruht.

Vom gesamten LKW-Aufkommen des JWP betreffen nur 12,8 % das Bundesland Niedersachsen. Der größte Teil dieses Aufkommens betrifft lokale Verkehre sowie Regionen, Landkreise oder Städte, die nicht im Einzugsbereich der A 20 liegen und die über andere Routen im vorhandenen Straßennetz auf kürzerem Wege mit dem JWP verbunden sind.²⁰¹

Insgesamt wären nur vier Regionen, Landkreise oder Städte durch die A 20 auf kürzerem Wege mit dem JWP verbunden. Die tatsächlich anfallenden täglichen LKW-Fahrten sind marginal und keine Begründung für den Bau einer Autobahn, zumal Cloppenburg über die A 29 kürzer zu erreichen ist als über die A 20 und die hier angegebene Zahl sich also noch verringert:

¹⁹⁷ EU-Weißbuch Verkehrssystem, S. 7, Anm. 7

¹⁹⁸ vgl. Verkehrsgutachten JWP, Anlage 9

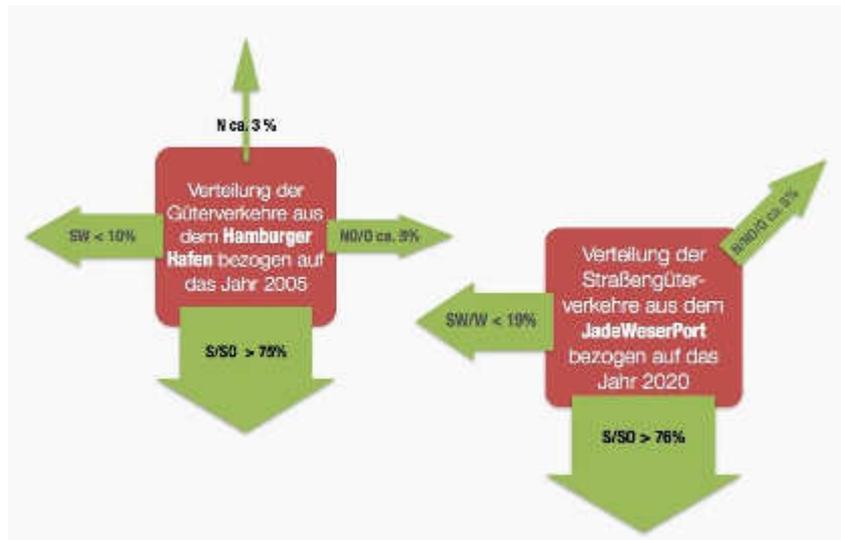
¹⁹⁹ Nutzenanalyse A20/A22, S. 8; H. i. O.

²⁰⁰ Seeverkehrsprognose, S. 155

²⁰¹ Lt. Verkehrsgutachten JWP, Anlage 9, verteilen sich diese 12,8 % wiederum wie folgt (die Angaben in Klammern bezeichnen die absolute Anzahl der tägl. LKW-Fahrten): Wilhelmshaven, Friesland 10,5 % (25), Wittmund, Aurich, Emden 6,5 % (15), Leer 3,5 % (8), Emsland, Grafschaft Bentheim 7,1 % (17), Oldenburg, Stadt 3,4 % (8), Oldenburg, Kreis 2,1 % (5), Vechta, Osnabrück 8,6 % (20), Delmenhorst 1,5 % (4), Diepholz, Nienburg 2,2 % (5), Hannover, Kreis 6,6 % (16), Hannover, Stadt 5,8 % (14), Schaumburg, Hameln 2,9 % (7), Lüneburg, Uelzen 0,8 % (2), Verden, Soltau-Fallingb. Celle 3,0 % (7), Bezirk Braunschweig 20,7 % (49), Hildesheim, Holzminde 3,5 % (8).

Räumliche Verteilung der Straßenverkehre von und nach Wilhelmshaven ²⁰²		
	Anteil am LKW-Verkehr in %	LKW-Fahrten pro Tag
Niedersachsen	12,8 %	235
Davon entfallen auf:		
Ammerland, (Cloppenburg)	6,0 %	(14)
Wesermarsch	1,4 %	3
Cuxhaven, Osterholz	1,4 %	3
Stade, Rotenburg/Wümme, Harburg	2,5 %	6
	Summe tägl. LKW-Fahrten:	26

Das „Schlachtfeld“, auf dem die Häfen ihren Kampf um Marktanteile austragen, liegt mithin in der Mitte und im Süden Deutschlands.²⁰³ Eine Grafik aus dem „Kompendium Autobahn A 20“ macht die Verteilung der Hauptgüterströme aus dem Hamburger Hafen und aus dem JWP auf einen Blick anschaulich:²⁰⁴



Die Aussagekraft dieser Grafik, die nicht auf den aktuellen Hafenstatistiken bzw. der aktuellen Seeverkehrsprognose beruht, bleibt auch bei einer möglichen Zunahme der absoluten Umschlagszahlen bestehen, denn diese würde an der prozentualen Verteilung der Hinterlandverkehre nichts ändern. Die oben bereits verwendete Karte aus dem aktuellen Hafenkonzept des Hamburger Hafens zeigt eine identische Verteilung der Güterverkehre.²⁰⁵

²⁰² vgl. Verkehrsgutachten JWP, Anlage 9

²⁰³ Notruf Hafenkante. In: Der Spiegel 15/2016, S. 54-57, hier S. 56

²⁰⁴ Kompendium A 20: Hinterlandanbindung (<http://www.kompendium-a20.de/07-hinterland.html>) (Stand: 20.4.2016)

²⁰⁵ vgl. Hamburg hält Kurs, S. 25

In der Zusammenfassung kommt die Nutzenanalyse der A 20/A 22 zu folgenden zentralen Ergebnissen:

- Die geplante A 20 trägt nicht zur „Verbesserung der Verkehrsbeziehungen ins deutsche oder südeuropäische und südosteuropäische Hinterland, wie z. B. ins Ruhrgebiet oder in südöstlich gelegene Zielgebiete als bedeutende Quell- und Zielregionen“ bei. Oft würden sich die Strecken in diese Zielgebiete sogar verlängern.²⁰⁶
- Nur ein verschwindend geringer Anteil der Güterströme ins Hinterland – nämlich 4 % – könnten „überhaupt über die A 22/20 abgewickelt werden“ und dies nur „auf einer Minderheit von Strecken schneller als über das bestehende Autobahnnetz“.²⁰⁷
- Die geplante A 20 hat mithin nur einen „marginalen Nutzen [...] als Hinterlandanbindung der Seehäfen“.²⁰⁸

Die Studie zieht insgesamt das Fazit, dass die A 20 für die Hinterlandanbindung der Seehäfen wertlos ist. Erschwerend kommt hinzu, dass sie zur kontraindizierten Verlagerung des Güterverkehrs vom Wasserweg auf die Straße beitragen würde:

„Insgesamt führen die Untersuchungen zu der Schlussfolgerung, dass die A 22/20 keine Wirkung als Hinterlandanbindung der Seehäfen entfalten kann, dass sie aber als landseitige Verbindung zwischen den Häfen an der südlichen Nordseeküste eine Straßenkonkurrenz zur Seeschifffahrtsroute schaffen würde und damit nationale und internationale Bestrebungen, Güterverkehr vom LKW auf das deutlich klimaverträglichere Seeschiff zu verlagern, konterkariert.“²⁰⁹

Die Ergebnisse dieser Studie werden von weiteren Studien untermauert, welche – und darauf sei ausdrücklich hingewiesen – jeweils von ausgewiesenen Befürwortern des Projektes A 20 in Auftrag gegeben worden sind.

So hat das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) im Auftrag des „Fördervereins Pro A 20“ sowie des „Förderkreises Feste Unterelbquerung“ ein Gutachten über die Nutzenanalyse der A 20 angefertigt, welche der Koordinationskreis vorgelegt hatte. Hinsichtlich der Hinterlandanbindung kommt dieses Gutachten nicht umhin, die essentiellen Resultate des Koordinationskreises zu bestätigen.²¹⁰ Hier nur einige Zitate aus dem ISL-Gutachten:

„Richtigerweise wird in der Studie [des Koordinationskreises] festgestellt, dass die Hauptverkehre aus den Häfen nach Süden und Südosten gehen.“²¹¹

„Bereits in einer Studie aus dem Jahr 2003 hat das ISL gemeinsam mit der Beratergruppe Verkehr + Umwelt [...] gezeigt, dass die Nutzung der Küstenautobahn nur zu einem kleinen Teil durch die Hinterlandverkehre determiniert wird.“²¹²

„Schon in der Studie von 2003 wurde für 2020 prognostiziert, dass nur knapp 6,5% aller anfallenden Straßengüterfernverkehre Hinterlandverkehre sind.“²¹³

In der hier angesprochenen Studie aus dem Jahr 2003 handelt es sich um die „Abschätzung von Verkehrsmengen aus dem Seehafen-Hinterlandverkehr für eine Küstenautobahn A 22 im Jahre

²⁰⁶ Nutzenanalyse A20/A22, S. 3

²⁰⁷ Nutzenanalyse A20/A22, S. 3

²⁰⁸ Nutzenanalyse A20/A22, S. 3

²⁰⁹ Nutzenanalyse A20/A22, S. 3

²¹⁰ Vgl. dazu z. B. ISL bestätigt

²¹¹ Einordnung der Studie, S. 7

²¹² Einordnung der Studie, S. 1

²¹³ Einordnung der Studie, S. 14

2020“, im Auftrag der IHK Oldenburg vorgelegt von der Beratergruppe Verkehr + Umwelt (BVU) und dem ISL.

Auch dort wird zum Beispiel festgestellt, dass die geplante A 20 „die Verlagerung von Küstenschiffs- und Schienentransporten auf die Straßen bedeuten könnte, die allen sonstigen Bestrebungen einer Förderung der Küstenschifffahrt und des Kombinierten Verkehrs auf EU-Ebene entgegenläuft“.²¹⁴

Als Ergebnis der vorangegangenen Darstellung ist zu konstatieren, dass die A 20 nicht zur Verbesserung der Hinterlandanbindung der Seehäfen beiträgt und keinen Nutzen für diese hat. Sie verläuft in West-Ost-Richtung, also in eine Richtung, die der Richtung der Hauptgüterströme aus den Häfen von Norden nach Süden konträr entgegengesetzt ist. Sie trägt nicht zur Streckenverkürzung bei und erbringt keine Verbesserung der großräumigen Verbindung der Seehäfen mit Skandinavien. Zudem ist sie unvereinbar mit dem übergeordneten Ziel der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und vor allem auf den Wasserweg.

Als Begründung der Notwendigkeit des Projektes A 20 bzw. als Begründung seiner Einstufung in den vordringlichen Bedarf des BVWP-Entwurfs ist die Hinterlandanbindung damit hinfällig. Aufgrund seines ausgesprochen niedrigen NKV von nur 1,6 bei einer gleichzeitigen sehr hohen Umweltschädlichkeit ist dieses Projekt allerhöchstens in den weiteren Bedarf einzustufen.

Dieses Resultat versteht sich als durchaus exemplarisch und ist auf sämtliche Projekte, bei deren Einstufung die Hinterlandanbindung eine explizite Rolle spielte, übertragbar. Alle diese Projekte müssen nochmals überprüft und neu bewertet werden, wobei das unzulässige explizite Kriterium Hinterlandanbindung vollständig aus der Bewertung ausgeschlossen bleiben muss, da es auch aus inhaltlich-fachlicher Sicht nicht haltbar ist.

2.2.3.3. Die Verbindung der Seehäfen miteinander

Da ein Hafen nicht das Hinterland eines anderen Hafens ist, wie oben bereits ausgeführt wurde, ist die Verbindung von Seehäfen miteinander kein Faktor, der unter dem Themenkomplex Hinterlandanbindung subsumiert werden könnte.

Weil der BVWP-Entwurf dieses falsche Verständnis von Hinterlandanbindung aber offenbar unkritisch aus anderen Quellen übernommen hat und ungeprüft verwendet, muss es auch hier berücksichtigt werden.

Die natürliche, kostengünstigste (und auch umweltschonendste) Verbindung zweier oder mehrerer Seehäfen miteinander ist der Wasserweg. Auf dieser naheliegenden Tatsache beruhen der gesamte Transshipment-Verkehr bzw. die seeseitigen regelmäßigen Liniendienste, welche die Häfen nacheinander anfahren.

Weil die deutlich zu kurz bemessene Frist für die Öffentlichkeitsbeteiligung²¹⁵ nicht ausreicht, hier alle deutschen Seehäfen in den Blick zu nehmen, muss sich die folgende Darstellung wieder auf den JadeWeserPort (JWP) in Wilhelmshaven sowie auf die Bremischen Häfen und den Hamburger Hafen beschränken.

Der JWP steht auf dem Wasserweg durch regelmäßige Liniendienste mit den anderen deutschen und europäischen Seehäfen sowie mit Häfen im Mittleren Osten und in Asien in Verbindung. Überdies bestehen nach Skandinavien (Schweden, Finnland), Polen und Russland regelmäßige

²¹⁴ Abschätzung von Verkehrsmengen, S. 2-4

²¹⁵ vgl. Erarbeitung eines Konzepts, S. 218

Feederverkehrs-Linien, in die auch die Häfen Bremerhaven und Hamburg eingebunden sind. Folgende Grafik macht die seewärtigen Verbindungen des JWP mit anderen Häfen anschaulich:²¹⁶



Die Bremischen Häfen sind über Liniendienste mit anderen Häfen in Deutschland, mit Häfen in Finnland, Schweden, Norwegen, Dänemark, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Russland, mit Nord- und Südamerika, mit Afrika, mit dem Mittleren Osten, mit Indien, Pakistan und Bangladesh sowie mit weiteren Häfen verbunden.²¹⁷

Der Hamburger Hafen steht durch 124 Liniendienste mit fast allen „der weltweit über 1.000 Seehäfen“ in Verbindung. Zudem werden auch von hier aus Güter per Feederschiff „in die Nord- und Ostseeregion“ transportiert.²¹⁸

Ein Schwerpunkt des Hamburger Hafens liegt auf den Asienverkehren mit „20 Vollcontainer-Asien-Diensten pro Woche“. Außerdem existieren „15 Liniendienste ins Fahrtgebiet Rotes Meer/Arabischer Golf, 14 nach Afrika, elf nach Südamerika, acht in Richtung Nordamerika sowie diverse Direktverbindungen mit weiteren Fahrtgebieten, unter anderem Indien/Pakistan, Zentralamerika/Karibik und Australien/Pazifik.“²¹⁹

Als Fazit ist festzuhalten, dass der seeseitige Wasserweg „als natürliche Verbindung mit großen freien Kapazitäten entlang der Küste“ die erste Wahl der Häfen ist.²²⁰ Da der Einsatz sauberer Treibstoffe für Seeschiffe in internationalen Richtlinien gefordert und gefördert wird, kann der Wasserweg auch im Hinblick auf den Klimaschutz punkten.

²¹⁶ JWP: Verkehre/Liniendienste (<http://www.jadeweserport.de/verkehre/liniendienste.html>) (Stand: 21.4.2016)

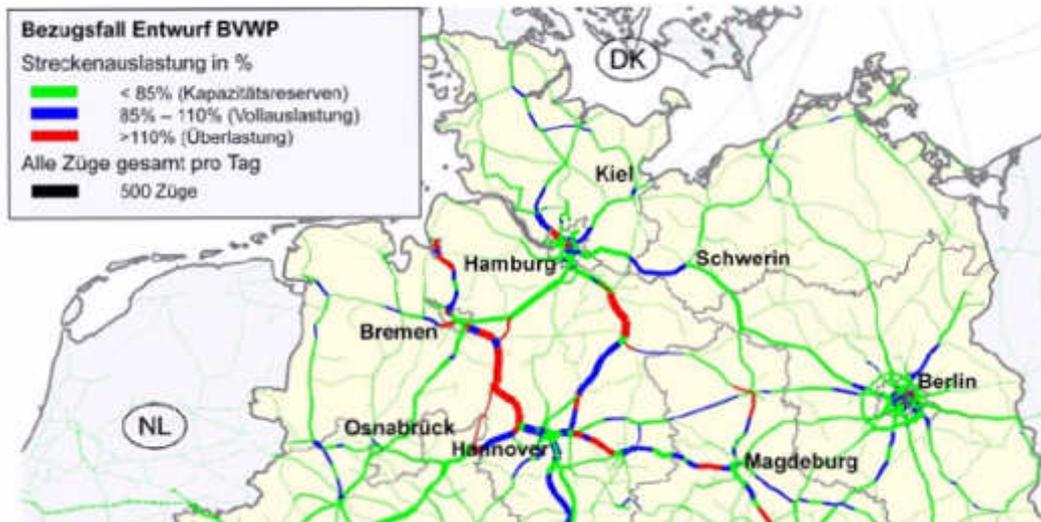
²¹⁷ bremenports: Regelmäßige Containerabfahrten (<http://www.bremenports.de/standort/schiffe-im-hafen/regelmaessige-containerabfahrten>) (Stand: 21.4.2016)

²¹⁸ Port of Hamburg: Linien- und Feederdienste verbinden Hamburg mit der ganzen Welt (<https://www.hafen-hamburg.de/de/liniendienste>) (Stand: 21.4.2016)

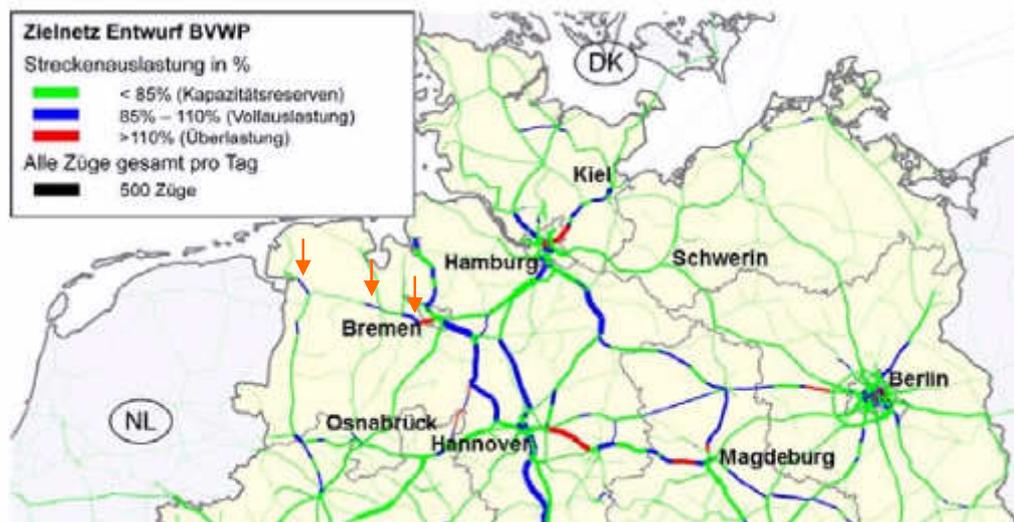
²¹⁹ Port of Hamburg: Hamburgs weltumspannendes Liniennetzwerk (<https://www.hafen-hamburg.de/de/liniendienste>) (Stand: 21.4.2016)

²²⁰ Nutzenanalyse A20/A22, S. 16

Landseitig sind der JWP in Wilhelmshaven, die Bremischen Häfen und der Hamburger Hafen über ein Schienennetz miteinander verbunden, welches ausweislich des BVWP-Entwurfs auf den Verbindungsstrecken zwischen den Häfen keine Engpässe aufweist. Die hoch belasteten Strecken verlaufen, dem Hauptgüterstrom entsprechend, fast ausnahmslos nicht von Westen nach Osten, sondern von Norden nach Süden:²²¹



Hinsichtlich der wenigen Streckenabschnitte des Schienennetzes, die in West-Ost-Richtung verlaufen und ihre Kapazitätsgrenze erreichen könnten, sieht der BVWP-Entwurf offenbar keinen Handlungsbedarf, denn die Verkehrsbelastung dieser Streckenabschnitte bleibt im Zielnetz 2030 unverändert erhalten:²²²



²²¹ Karte aus: BVWP-Entwurf, S. 19

²²² Karte aus: BVWP-Entwurf, S. 20; Originalkarte durch Einzeichnung dreier Pfeile verändert

Neben den Zugverbindungen sind die hier betrachteten Häfen über ein Autobahnnetz miteinander verbunden, das auch in seiner jetzt bereits vorhandenen Ausprägung bei den für 2030 prognostizierten Verkehrszahlen in West-Ost-Richtung zukünftig nur wenige staugefährdete Stellen enthalten wird:²²³



Im Hinblick auf die wenigen Streckenabschnitte des Autobahnnetzes, die in West-Ost-Richtung verlaufen und auf denen laut Verkehrsprognose zukünftig Staus auftreten könnten, sieht der BVWP-Entwurf offenbar ebenfalls keinen Handlungsbedarf, denn die Verkehrsbelastung dieser Streckenabschnitte bleibt im Zielnetz 2030 fast unverändert erhalten:²²⁴



²²³ Karte aus: BVWP-Entwurf, S. 17

²²⁴ Karte aus: BVWP-Entwurf, S. 18; Originalkarte durch Einzeichnung dreier Pfeile verändert

Schon anhand der Karten des Autobahnnetzes wird deutlich, dass die geplante A 20 keinerlei Einfluss auf die Verbesserung der straßenseitigen Verbindung der Seehäfen miteinander hat. Die A 20 soll parallel zur A 1 verlaufen. Auf der A 1 bestehen zwischen dem JWP in Wilhelmshaven, den Häfen Bremen und Bremerhaven sowie dem Hamburger Hafen auch ohne die A 20 im Bestandsnetz 2015 mit der prognostizierten Verkehrsbelastung 2030 kaum staugefährdete Streckenabschnitte. Die wenigen staugefährdeten Abschnitte bleiben auch im Zielnetz 2030, also mit der geplanten A 20, nahezu unverändert bestehen.

Ausweislich einer Studie des Bundesumweltministeriums wird die A 20 vor allem in Bremerhaven/Bremen sowie in Wilhelmshaven von „Vertretern der regionalen Wirtschaft“ gefordert. Diese versprechen sich vom Bau der Autobahn eine „direkte Verbindung zwischen den Terminals in Bremerhaven und Wilhelmshaven“.²²⁵

Abgesehen davon, dass eine Bekundung von Wirtschaftsvertretern kein Leitfaden für die neutrale und bedarfsgerechte Bewertung und Einstufung von Projekten im BVWP-Entwurf sein kann und darf, da diese sich ausschließlich an den Kriterien des nationalen Prioritätenkonzeptes zu orientieren hat,²²⁶ wird die Auffassung der Wirtschaftsvertreter von den Bremischen Arbeitnehmern durchaus bestritten.

Die Arbeitnehmerkammer Bremen beurteilt den Bau der A 20 gänzlich anders als die Wirtschaftsvertreter.

Die Arbeitnehmer machten sich schon im Zuge der Planungen des JWP berechtigte Sorgen um ihre Arbeitsplätze. An der Berechtigung dieser Sorge hat sich angesichts des ausbleibenden Wachstums und der bestehenden Überkapazitäten im Containerumschlag nichts geändert. Eine zusätzliche Straßenverbindung zwischen den Häfen würde die Konkurrenz der Häfen verstärken, was fatale Folgen für die Arbeitnehmer hätte.

So bleibt den Arbeitnehmern in den Bremischen Häfen nur die Hoffnung, dass der JWP sich weiterhin „als Transshipment-Hafen für die Ostseeverkehre“ etabliert und „Bremerhaven in erster Linie solche Container umschlagen [wird], die über Land weitertransportiert werden.“²²⁷

Für die Arbeitnehmer ist der Bau der Küstenautobahn eine echte Bedrohung:

„Durch die Autobahn soll auch der Landweg in Richtung Osteuropa für die Container, die in Wilhelmshaven umgeschlagen werden, verbessert werden. Dies widerspricht dem anvisierten Plan, dass Wilhelmshaven vor allem auf den Transshipment-Verkehr in Richtung Osteuropa und Russland ausgerichtet sein soll.“²²⁸

Den Arbeitnehmern in den Bremischen Häfen bleibt ebenso wie der Seeverkehrsprognose nur die Hoffnung darauf, dass es „nicht zu echten Kannibalisierungseffekten“ zwischen den Häfen kommen wird, da die Terminalbetreiber Eurogate und APM in beide Häfen involviert sind.²²⁹ Doch auch wenn die Häfen sich keine völlig gnadenlose Konkurrenz machen werden, ist die Situation für die Arbeitnehmer angesichts des ausbleibenden und auch nicht zu erwartenden Wachstums bei gleichzeitigen Überkapazitäten im Containerumschlag mehr als unsicher.

Vom Jobkiller-Effekt der A 20 abgesehen gibt es auch weitere Argumente, welche die Auffassung der Wirtschaftsvertreter widerlegen. So ist – wie oben bereits erwähnt – der Wasserweg stets die direkteste, kostengünstigste und umweltschonendste Verbindung zwischen zwei Häfen.

²²⁵ Nachhaltigkeitsaspekte, S. 49; vgl. auch S. 61

²²⁶ vgl. z. B. Grundkonzeption, S. 52

²²⁷ Hafenkooperation als Zukunftsstrategie?, S. 45

²²⁸ Hafenkooperation als Zukunftsstrategie?, S. 45

²²⁹ Seeverkehrsprognose, S. 133

Der JWP in Wilhelmshaven und der Hafen in Bremerhaven sind über regelmäßige Liniendienste auf dem Wasserweg miteinander verbunden. Eine zusätzliche Verbindung zwischen diesen beiden Häfen auf dem Landweg würde schlicht keinen Sinn machen.

Dazu zwei Beispiele: Hinsichtlich der Güter, die in West-Ost-Richtung transportiert werden sollen, würde es keinen Sinn machen, einen Container in Wilhelmshaven vom Schiff auf einen LKW zu verladen, ihn dann via Straße nach Bremerhaven zu transportieren, um ihn dort wieder auf ein Schiff zu laden, das ihn an seinen Bestimmungsort in Skandinavien oder Russland bringt. Für Güter, die in Nord-Süd-Richtung auf dem Landweg transportiert werden sollen, gilt ganz Ähnliches: Es würde keinen Sinn machen und einen Umweg bedeuten, einen Container in Wilhelmshaven vom Schiff auf einen LKW zu laden, ihn dann via Straße erst in nordöstlicher Richtung nach Bremerhaven zu transportieren, bevor er von dort aus in den Süden weitertransportiert wird.

Hinzu kommt, dass die straßenseitige Verbindung zwischen Wilhelmshaven und Bremerhaven über die potentielle A 20 um 9 km länger ist als die bereits vorhandene Verbindung über die A 29, die B 437 und die A 27.²³⁰ Das Argument, dass die A 20 maßgeblich zur Entlastung der B 437 von dem durch den JWP verursachten Verkehr beitragen könnte, ist nicht maßgeblich, denn ausweislich des Verkehrsgutachtens zum JWP wären auf dieser Bundesstraße selbst bei voller Auslastung des JWP (2,7 Mio. TEU) nur 7 zusätzliche LKW pro Tag unterwegs.²³¹ Diese minimale Steigerung des LKW-Verkehrs gilt analog auch in umgekehrter Richtung, also von Bremerhaven nach Wilhelmshaven, denn die Daten für den JWP sind auf der Grundlage der Daten der Häfen in Bremerhaven und Hamburg errechnet worden.

Zusammenfassend ist zu konstatieren, dass die A 20 nicht zur Verbesserung der Verbindung der deutschen Seehäfen miteinander beiträgt und dass sie auch in dieser Hinsicht nutzlos ist. Die deutschen Seehäfen sind auf dem Wasserweg, auf dem Schienenweg und durch das Straßennetz bereits gut miteinander verbunden. Die A 20 kann keinerlei Verbesserung dieser Verbindungen erzielen. Die A 20 würde allerdings die Konkurrenz der Häfen verschärfen und Arbeitsplätze gefährden. Zudem würde sie die Verlagerung des Güterverkehrs vom Wasserweg auf die Straße befördern und somit übergeordneten Zielen der Gesamtnetzplanung konträr entgegenwirken.

Als Begründung der Notwendigkeit des Projektes A 20 bzw. als Begründung seiner Einstufung in den vordringlichen Bedarf des BWWP-Entwurfs ist die Hinterlandanbindung im Sinne einer Verbindung der Seehäfen miteinander hinfällig. Aufgrund seines ausgesprochen niedrigen NKV von nur 1,6 bei einer gleichzeitigen sehr hohen Umweltschädlichkeit ist dieses Projekt allerhöchstens in den weiteren Bedarf einzustufen.

Dieses Resultat versteht sich als durchaus exemplarisch und ist auf sämtliche Projekte, bei deren Einstufung die Hinterlandanbindung eine explizite Rolle spielte, übertragbar. Alle diese Projekte müssen nochmals überprüft und neu bewertet werden, wobei das unzulässige explizite Kriterium Hinterlandanbindung vollständig aus der Bewertung ausgeschlossen bleiben muss, da es auch aus inhaltlich-fachlicher Sicht nicht haltbar ist.

2.2.3.4. Die Wettbewerbsposition der deutschen Seehäfen

Die deutschen Seehäfen stehen in einem scharfen Wettbewerb sowohl untereinander als auch mit ihren Konkurrenten in den Niederlanden, in Belgien und in Frankreich. Zukünftig wird auch die Bedeutung der Mittelmeerhäfen wachsen, die Güterumschlagsmengen von den Nordrange-Häfen abziehen werden.²³²

²³⁰ vgl. Nutzenanalyse A20/A22, S. 7

²³¹ vgl. Verkehrsgutachten JWP, Anlage 9

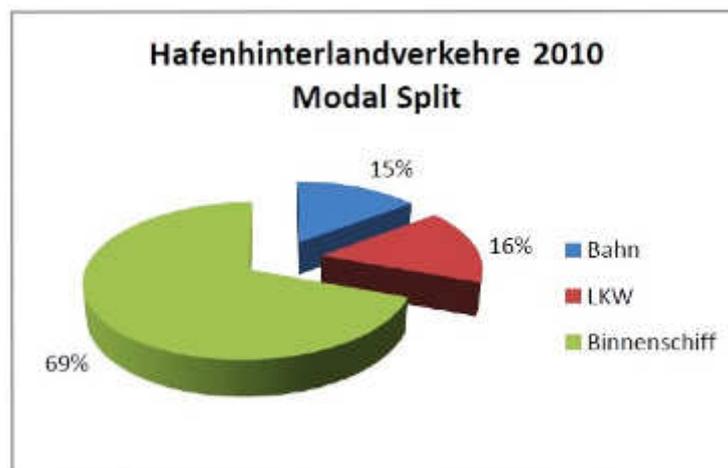
²³² vgl. z. B. Seeverkehrsprognose, S. 135

Da ein zu geringes Seegüteraufkommen, vor allem im Containerumschlag, auf überdimensionierte Kapazitäten trifft, wächst der Wettbewerbsdruck auf die Häfen, Kannibalisierungseffekte setzen ein. Größter Konkurrent der norddeutschen Seehäfen ist Rotterdam, der „umschlagstärkste Hafen Europas“.²³³ Rotterdam und Hamburg gelten als die „Hauptwettbewerber“.²³⁴

Dazu kommt, dass in Rotterdam 2014/2015 ein neuer Hafenbereich, die Maasvlakte II, in Betrieb genommen wurde, wodurch weitere Umschlagskapazitäten entstanden. So hat sich die Konkurrenz insbesondere dieses ARA-Hafens²³⁵ zu den norddeutschen Seehäfen stark verschärft. Ausweislich der Seeverkehrsprognose bringt Maasvlakte II Wettbewerbsnachteile für Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven (JWP) mit sich.²³⁶

Erschwerend kommt hinzu, dass Rotterdam für die Zukunft „von einer Verlagerung des Schwerpunktes der Wirtschaftstätigkeit in Europa nach Osten und Süden“ ausgeht. Rotterdam will sich neue Absatzmärkte erschließen, „die nicht zum natürlichen Hinterland zählen.“²³⁷

Dank seines Zugangs zum Rhein wickelt Rotterdam einen großen Teil z. B. seines deutschlandrelevanten Hinterlandverkehrs über das Binnenschiff ab.²³⁸



Trotz dieses Vorteils besteht das Hauptproblem des Hafens Rotterdam in seiner Hinterlandanbindung. Die Schienenanbindung des Hafens ist im Vergleich zu deutschen Nordseehäfen „unterdurchschnittlich entwickelt“. Bei zunehmendem Güteraufkommen ist auch auf dem Verkehrsträger Straße mit Engpässen zu rechnen.²³⁹ Doch Rotterdam hat „nur einen begrenzten Einfluss auf wichtige Anschlussprojekte außerhalb der Niederlande.“²⁴⁰

Ein ähnliches Bild bietet sich im Hafen Antwerpen, dessen Hinterlandanbindungen „Überlastungstendenzen“ aufweisen,²⁴¹ sowie im Hafen Amsterdam, der hinsichtlich seiner Hinterlandanbindung bei einer Umfrage unter Reedereien mit einer 5 die schlechteste Note aller Nordseehäfen erzielte.²⁴²

²³³ Seeverkehrsprognose, S. 14

²³⁴ Seeverkehrsprognose, S. 130

²³⁵ ARA-Häfen: Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam

²³⁶ vgl. Seeverkehrsprognose, S. 130, auch S. 31

²³⁷ Nachhaltigkeitsaspekte, S. 66

²³⁸ Abb. Aus: Seeverkehrsprognose, S. 163

²³⁹ vgl. Nachhaltigkeitsaspekte, S. 67

²⁴⁰ Nachhaltigkeitsaspekte, S. 66

²⁴¹ Nachhaltigkeitsaspekte, S. 72

²⁴² Maritimes Trendbarometer, S. 3

In dieser Situation kann ein Autobahnprojekt wie die A 20 für die deutschen Nordseehäfen nur von Nachteil sein, indem es den ARA-Häfen, vor allem dem Hauptkonkurrenten Rotterdam, einen Wettbewerbsvorteil verschafft.

Die deutschen Nordseehäfen sind in West-Ost-Richtung jetzt schon sehr gut auf dem Wasserweg, auf der Schiene und auf der Straße miteinander bzw. mit ihrem nordöstlich gelegenen Hinterland verbunden, wie oben dargelegt worden ist. Engpässe werden auch mit dem prognostizierten Güterverkehrsaufkommen 2030 im jetzt bereits bestehenden Autobahnnetz nicht auftreten. Im Hinblick auf die deutschen Nordseehäfen besteht keine Notwendigkeit und kein Bedarf für die A 20.

Würde die A 20 dennoch gebaut, würde sie zu einer Rollbahn für die ARA-Häfen, die hinsichtlich ihrer Hinterlandanbindungen deutlich schlechter aufgestellt sind als die norddeutschen Seehäfen.

Für die Arbeitnehmerkammer Bremen ist die A 20 auch aus diesem Grunde eine echte Bedrohung deutscher Arbeitsplätze. Sie warnt vor diesem Autobahnprojekt: Die A 20 stärkt „die Wettbewerbsposition von Rotterdam, denn hier ist bisher die unzureichende Hinterlandanbindung ein wesentlicher Wettbewerbsnachteil. Auch Container, die in Rotterdam umgeschlagen werden, können über die Küstenautobahn schneller nach Osten transportiert werden.“²⁴³

Die Nutzenanalyse der A 22/A 20 kommt zu dem gleichen Resultat:

„Hinsichtlich der Konkurrenz der norddeutschen Seehäfen mit den ARA-Häfen ist die geographische Lage in Bezug auf Überseetransporte bedeutsam: Unter deren Berücksichtigung ist davon auszugehen, dass bereits in den westlicheren Häfen [= den ARA-Häfen] vermehrt Ladung auf den LKW umgeschlagen wird, die dann über die A 22 an den deutschen Seehäfen vorbei Richtung Skandinavien oder ins Baltikum rollt. Dadurch stärkt eine A 22 direkt die Konkurrenz der deutschen mit den belgischen und niederländischen Seehäfen – zum Nachteil der deutschen Seite. Davon abgesehen widerspräche ein solch langer Landtransport den klimapolitischen Bemühungen, Waren über möglichst weite Strecken auf dem Wasserweg statt auf Straßen zu transportieren.“²⁴⁴

Die Studie des Bundesumweltministeriums gibt das gleiche Urteil ab und verweist überdies darauf, dass der Wettbewerbsvorteil für die belgischen und niederländischen ARA-Häfen mit deutschen Steuergeldern finanziert werden würde:

„Ein weiterer Effekt der A 22 [= A 20] wäre auch die bessere Anbindung der ARA-Häfen nach Skandinavien. Damit würde nicht nur mit deutschen Steuergeldern die Konkurrenz gefördert, sondern den Anrainern der Küstenautobahn auch erhöhte Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe mit einem vergleichsweise geringen Nutzen entgolten.“²⁴⁵

Zusammenfassend ist zu konstatieren, dass die A 20, welche keine Vorteile für die deutschen Seehäfen hat, die Position der dieser Häfen im internationalen Wettbewerb deutlich schwächen würde. Die A 20, welche weder der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen noch der Verbindung dieser Häfen miteinander dienlich ist, würde zu einer Rollbahn für die ARA-Häfen, welche momentan hinsichtlich ihrer Hinterlandanbindung deutlich schlechter aufgestellt sind als die deutschen Seehäfen. Somit würde die A 20 den belgischen und niederländischen Seehäfen einen Wettbewerbsvorteil verschaffen – zum Nachteil der deutschen Seehäfen sowie der deutschen Arbeitnehmer und finanziert mit deutschen Steuergeldern.

2.2.4. Die Hinterlandanbindung als Beispiel – Verstoß des BVWP-Entwurfs gegen Kernziele

²⁴³ Hafenkooperation als Zukunftsstrategie?, S. 45

²⁴⁴ Nutzenanalyse A20/A22, S. 14, vgl. auch S. 3

²⁴⁵ Nachhaltigkeitsaspekte, S. 130

Die EU, die Bundesregierung, das Bundesverkehrsministerium, die niedersächsische Landesregierung sowie die Bundesländer Bremen und Hamburg sprechen sich einhellig für eine verkehrsträgerübergreifende Gesamtnetzplanung sowie für eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße aus.

Im EU-Weißbuch sind die Ziele für ein „wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem“ festgeschrieben: „30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km sollten bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden, mehr als 50 % bis 2050“. Bis spätestens zum Jahr 2050 soll sichergestellt werden, „dass alle Seehäfen des Kernnetzes ausreichend an das Güterschienenverkehrsnetz und, wo möglich, an das Binnenwasserstraßensystem angeschlossen sind.“²⁴⁶

Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung ist der Bundesverkehrswegeplan klar als „verkehrsträgerübergreifende Netzplanung“ definiert.²⁴⁷ Die Bundesregierung will, dass „die einzelnen Verkehrsträger ihre jeweiligen Systemvorteile bestmöglich nutzen können.“ Die Verkehrsträger sollen besser verzahnt werden. Mehr Verkehr soll „auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße“ verlagert werden.²⁴⁸

Der Masterplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung bzw. des Bundesverkehrsministeriums verfolgt ganz klar das Ziel, „die einzelnen Verkehrsträger im Rahmen eines integrierten Verkehrssystems besser miteinander zu verknüpfen, um so die spezifischen Stärken jedes Verkehrsträgers optimal zu nutzen und die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems zu stärken.“²⁴⁹

Im Nationalen Hafenkonzept der Bundesregierung heißt es: „Durch eine stärkere Vernetzung der Verkehrsträger [...] lassen sich erhebliche Effizienzgewinne erzielen und die bestehende Verkehrsinfrastruktur besser ausnutzen.“²⁵⁰ Das Nationale Hafenkonzept setzt sich ausdrücklich die „Verlagerung von Güterverkehren auf Schiene und Wasserstraße“ zum Ziel und mahnt „einen zielgerichteten Umgang mit den knappen Finanzmitteln“ an.²⁵¹

Die Gesamtnetzplanung spielt auch in der Grundkonzeption des BVWP-Entwurfs eine zentrale Rolle, denn sie zählt zu den zwölf Kernpunkten dieser Grundkonzeption.²⁵² Dementsprechend gehört die modal integrierte Verkehrsplanung zu den Leitlinien: „Ein entscheidender Baustein für integrierte Verkehrspolitik ist eine leistungsfähige, zuverlässige und aufeinander abgestimmte Verkehrsinfrastruktur. Hierzu bedarf es einer effizienten verkehrsträgerübergreifenden Planung [...]“.²⁵³

Im BVWP-Entwurf ist festgeschrieben, dass leistungsfähige verkehrsträgerübergreifende Gesamtnetze das oberste Ziel sind: „Die öffentlichen Mittel für den Aus- und Neubau von Verkehrswegen müssen [...] verantwortungsvoll und dem Gemeinwohl dienend eingesetzt werden. [...] Unser wichtigstes Steuerungsinstrument hierfür ist die verkehrsträgerübergreifende Bundesverkehrswegeplanung“.²⁵⁴

Die niedersächsische Landesregierung hat am 24.7.2015 beim Bundesrat im Hinblick auf den BVWP mehrere Beschlüsse beantragt. Dieser Antrag gibt Aufschluss über die infrastrukturpolitischen Ziele der niedersächsischen Landesregierung. Sie fordert, dass „bei der Bewertung der

²⁴⁶ EU-Weißbuch Verkehrssystem, S. 10f.

²⁴⁷ Koalitionsvertrag, S. 39

²⁴⁸ Koalitionsvertrag, S. 42

²⁴⁹ Masterplan, S. 19

²⁵⁰ Nationales Hafenkonzept, S. 7

²⁵¹ Nationales Hafenkonzept, S. 40 u. S. 20

²⁵² vgl. Grundkonzeption, S. 93

²⁵³ Grundkonzeption, S. 16

²⁵⁴ BVWP-Entwurf, S. 3, vgl. z. B. auch S. III und Vorwort des Bundesverkehrsministers, unpag.

einzelnen Projekte insbesondere auch die Netzfunktion sowie de[r] Aspekt der Nachhaltigkeit angemessen“ berücksichtigt werden soll. Die niedersächsische Landesregierung hat es sich ausweislich dieses Antrags zum Ziel gesetzt, „mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und die Binnenwasserstraßen zu verlagern“. Zu den Prioritäten der niedersächsischen Landesregierung zählt „höchster Verkehrsnutzen bei möglichst geringer Belastung für Mensch und Natur“.²⁵⁵

Der Bremische Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie die Hamburgische Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation sprechen sich in ihren Hafenkonzepten übereinstimmend für „einen verstärkten Einsatz von Binnenschiffen und Eisenbahnen“²⁵⁶ aus und stellen deren umwelt- und klimapolitische sowie deren „wirtschaftliche Vorteile gegenüber dem LKW“²⁵⁷ heraus.

Im vierten Abschnitt dieser Stellungnahme wird aufgezeigt, dass der BVWP-Entwurf weder das Ziel einer verkehrsträgerübergreifenden Gesamtnetzplanung noch das damit verbundene Ziel der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße erfüllt. Der BVWP-Entwurf krankt an dem Systemfehler, die Verkehrsträger nicht übergreifend nach trimodalen Gesichtspunkten zu bewerten.

Somit verstößt der BVWP-Entwurf auf drastische Weise gegen seine fundamentalen Grundsätze und seine Kernzielsetzungen. Der BVWP-Entwurf muss komplett überprüft und unter Einhaltung der eingangs dargelegten Leitlinien sowie seiner festgeschriebenen Ziele neu aufgestellt werden.

Die gravierenden Verstöße werden im folgenden am Beispiel von Infrastrukturprojekten exemplarisch aufgezeigt, welche das Land Bremen sowie das Land Hamburg bzw. deren Häfen als wünschenswert für die Hinterlandanbindung erachten.

2.2.4.1. Verkehrsträger Schiene

Ausweislich des Bremischen und des Hamburgischen Hafenkonzeptes sehen diese Bundesländer bzw. deren Häfen nicht nur Straßen- sondern auch Schienenprojekte als wünschenswert für die Hinterlandanbindung an.

Im folgenden werden nur zwei dieser Projekte sowie deren Bewertung bzw. Einstufung im BVWP-Entwurf betrachtet. Aufgrund der deutlich zu kurz bemessenen Frist für die Öffentlichkeitsbeteiligung²⁵⁸ können hier nicht alle von Bremen bzw. Hamburg gewünschten Projekte aufgelistet und en detail hinsichtlich ihrer Stimmigkeit überprüft werden. Diese Stellungnahme muss sich auf wesentliche, aber aussagekräftige und exemplarische Punkte beschränken:

²⁵⁵ Deutscher Bundesrat, Drucksache 330/15, S. 1

²⁵⁶ Fortschritt, S. 78

²⁵⁷ Hamburg hält Kurs, S. 24

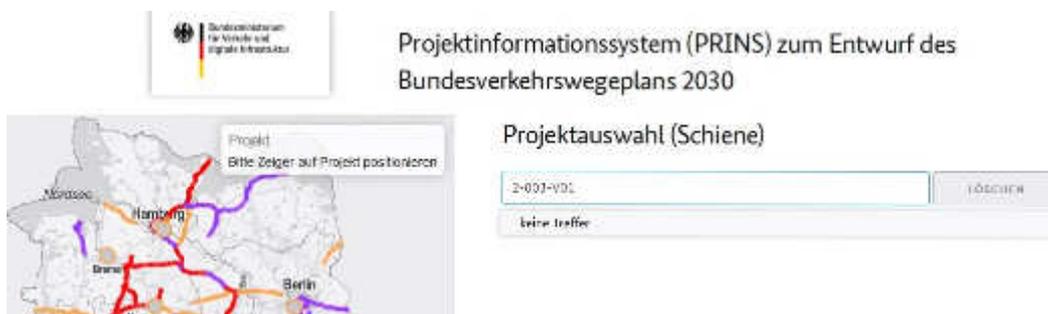
²⁵⁸ vgl. Erarbeitung eines Konzepts, S. 218

Sie kennt keine unabgeschlossenen „Projektdefinitionen“. Sie kennt ausschließlich abgeschlossene Projektbewertungen und folgende Phasen: Die Konzeptphase, die Prognosephase und die Bewertungsphase.

Die Grundkonzeption schreibt fest, dass in der Bewertungsphase „die Prüfungen der Projektanmeldungen“ und die Bewertungsrechnungen „inkl. Nutzen-Kosten-Analysen und Umweltbewertungen“ zu erfolgen haben. Diese Bewertungsphase bildet die Voraussetzung und die fundamentale „Grundlage“ für den BVWP-Entwurf.²⁶⁵

Im PRINS sind keinerlei Bewertungsrechnungen, Nutzen-Kosten-Analysen oder Umweltbewertungen zur Variante Alpha E (Projekt Nr. 2-003-V02) vorhanden. Zu finden ist lediglich eine kaum aussagekräftige, nur bruchstückhafte „Bewertung“ oder besser Erwähnung des Projektes 2-003-V02, welche nur eine oberflächliche Skizze des Projektes enthält.²⁶⁶

Der Hinweis in der Projektliste des BVWP auf die Bewertung dieses Projektes „im Nachgang“ lässt vermuten, dass dem Bundesverkehrsministerium keine Erkenntnisse zur Variante Alpha E vorliegen. Deshalb werde, so der Hinweis in der Projektliste, im PRINS „stellvertretend die Bewertung 2-003-V01 dargestellt.“²⁶⁷ Dieses Projekt 2-003-V01 ist im PRINS nicht auffindbar,²⁶⁸ womit auch ein eklatanter Verstoß gegen das Transparenzgebot vorliegt:



Als Begründung für die bis dato offensichtlich nicht erfolgte Bewertung der Variante Alpha E wird die fehlende Planung angegeben.²⁶⁹ In der Liste der Straßenbauprojekte finden sich hingegen Projekte, die trotz fehlender Planung (OP) sogar in den vordringlichen Bedarf Engpassbeseitigung eingestuft worden sind.²⁷⁰

Dies spricht deutlich für eine umfassende Vernachlässigung der Schienenprojekte sowie für eine Bevorzugung der Straßenbauprojekte im BVWP-Entwurf.

Diese ist nicht hinnehmbar, zumal auch der BVWP-Entwurf selbst sich für die „Stärkung der umweltverträglichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße“ sowie für eine „Verlagerung der Verkehre“ von der Straße auf diese Verkehrsträger ausspricht. Dabei merkt er allerdings an, dass er „die Bedeutung der Straße für das Gesamtsystem“ nicht „infrage“ stellen will.²⁷¹ Abgesehen davon, dass der BVWP-Entwurf sich damit im Widerspruch zu den eingangs referierten Leitzielen maßgeblicher Institutionen befindet, besteht zwischen einer „Nicht-Infragestellung“ und einer nachweisbaren Bevorzugung ein gravierender Unterschied.

²⁶⁵ vgl. z. B. Grundkonzeption, S. 11

²⁶⁶ Enthalten sind die Punkte 1.1. bis 1.3. der Projektbewertung: 1.1. Übersicht (Karte); 1.2. Grunddaten (Projektnummer, Maßnahmentitel, Teilmaßnahmen, Maßnahmenbeschreibung), Projektbegründung/Notwendigkeit des Projektes; 1.3. Lage der Trasse und betroffene Kreise, vgl. PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-003-V02/2-003-V02.html>) (Stand: 23.4.2016)

²⁶⁷ BVWP-Entwurf, S. 165

²⁶⁸ vgl. PRINS (http://www.bvwp-projekte.de/map_railroad.html) (Stand: 23.4.2016)

²⁶⁹ Vgl. BVWP-Entwurf, S. 165

²⁷⁰ z. B. A2-G11-NI-T4-NI, A2-G11-NI-T6-NI, A27-G10-HB-NI; vgl. BVWP-Entwurf, S. 115

²⁷¹ BVWP-Entwurf, S. 4

Der BVWP-Entwurf weicht mit seiner Vernachlässigung der Schienenprojekte also deutlich von seinen selbst formulierten Zielsetzungen ab. Auch laut seiner Grundkonzeption muss der BVWP-Entwurf eine verkehrsträgerübergreifende Priorisierung vornehmen, alle Verkehrsträger hinsichtlich ihrer Stellung im Gesamtplan und im Gesamtnetz gleichwertig behandeln und nach den gleichen Maßstäben überprüfen.²⁷² Nur so kann das Ziel erreicht werden, ein bedarfsgerechtes Gesamtnetz zu planen, das alle Verkehrsträger sinnvoll miteinander verzahnt.

Überdies liegt mit der Bevorzugung des Verkehrsträgers Straße sowie der Vernachlässigung und nicht vollumfänglich bis bruchstückhaft erfolgten Bewertung der Projekte des Verkehrsträgers Schiene ein massiver Widerspruch zu den eingangs dargestellten Leitgedanken und Kernzielsetzungen aller maßgeblichen Institutionen vor. Die dargelegten Verstöße sind beispielhaft und betreffen den gesamten BVWP-Entwurf. Aufgrund dieses Systemfehlers ist es dem BVWP-Entwurf unmöglich, die auf einen Gesamtnetzplan abzielende Einstufung aller Projekte unter trimodalen Gesichtspunkten zu vollziehen.

Damit ist der gesamte vorliegende BVWP-Entwurf hinfällig. Zwangsläufig muss er unter Einhaltung der eingangs referierten Leitlinien sowie seiner festgeschriebenen Ziele komplett überarbeitet und neu aufgestellt werden.

2.2.4.2. Verkehrsträger Wasserstraße

Ausweislich des Bremischen und des Hamburgischen Hafenkonzeptes sehen diese Bundesländer bzw. deren Häfen ausdrücklich Projekte des Verkehrsträgers Wasserstraße als wünschenswert an.

Im folgenden werden nur einige dieser Projekte sowie deren Bewertung bzw. Einstufung im BVWP-Entwurf betrachtet. Aufgrund der deutlich zu kurz bemessenen Zeit für die Öffentlichkeitsbeteiligung²⁷³ können hier nicht alle von Bremen bzw. Hamburg gewünschten Projekte aufgelistet und detailliert hinsichtlich ihrer Stimmigkeit überprüft werden. Diese Stellungnahme muss sich auch hier auf wesentliche, aber aussagekräftige und exemplarische Punkte beschränken.

²⁷² Vgl. Grundkonzeption, S. 10

²⁷³ vgl. Erarbeitung eines Konzepts, S. 218

Sowohl das Land Bremen als auch das Land Hamburg fordern die Verbesserung der seewärtigen Hafenzufahrten durch die Vertiefung von Weser bzw. Elbe:

Verkehrsträger Wasserstraße Bremer Hafenkonzep ²⁷⁴	Projekt im BVWP-Entwurf
Fahrrinnenanpassung der Außenweser	Projekt Nr. W 45 Einstufung: VB-E NKV: 11,4 Kategorie: A Engpassbeseitigung: ja
Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Süd/Nord)	Projekt Nr. W 46b (Süd) Einstufung: VB-E NKV: 31,6 Kategorie: B Engpassbeseitigung: ja Projekt Nr. W 46a (Nord) Einstufung: VB-E NKV: 6,9 Kategorie: B Engpassbeseitigung: ja
Verkehrsträger Wasserstraße Hamburger Hafenkonzep ²⁷⁵	Projekt im BVWP-Entwurf
Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe	Projekt Nr. W 44 Einstufung: Laufende und fest disponierte Projekte, Sonderkategorie „Zugesagter Neubeginn“ ²⁷⁶ NKV: keine Angabe Kategorie: A Engpassbeseitigung: ja

Das Projekt Nr. W 44 – Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe – ist innerhalb der Kategorie „Laufende und fest disponierte Projekte“ in eine Sonderkategorie „Zugesagter Neubeginn“²⁷⁷ eingestuft worden. Diese Sonderkategorie existiert laut der Grundkonzeption des BVWP nicht. Mithin liegt hier ein eklatanter Verstoß gegen das nationale Prioritätenkonzept vor.

Allein die Tatsache, dass der Hamburger Hafen bzw. das Land Hamburg sich für den Bau dieses Projektes aussprechen, kann und darf kein Kriterium für die Bewertung dieses Projektes sein. Die Bewertung von Projekten im BVWP hat sich ausschließlich an den Kriterien des nationalen Prioritätenkonzeptes zu orientieren. In der Grundkonzeption zum BVWP-Entwurf heißt es ausdrücklich:

„Jede Projektidee muss unabhängig vom Anmelder oder dem Planungsstand beweisen, dass sie zur Lösung der drängenden Probleme der Verkehrssysteme beitragen kann und wirtschaftlich ist.“²⁷⁸

Überdies kann die Elbvertiefung keineswegs als „fest zugesagt“ gelten, solange kein rechtsgültiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt und das betreffende Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes aussteht. Dieses stellte in einer Pressemitteilung vom 16.3.2016 fest:

„Nach Erlass des Ergänzungsbeschlusses müssen die Kläger im gerichtlichen Verfahren Gelegenheit erhalten, zu den Änderungen und Ergänzungen Stellung zu nehmen. Erst danach wird sich abschätzen lassen, ob noch im Jahr 2016 eine erneute mündliche Verhandlung durchgeführt werden kann.“²⁷⁹

²⁷⁴ vgl. Fortschritt, S. 63f.

²⁷⁵ vgl. Hamburg hält Kurs, S. 25 u. S. 41f.

²⁷⁶ BVWP-Entwurf, S. 178

²⁷⁷ BVWP-Entwurf, S. 178

²⁷⁸ Grundkonzeption, S. 52

²⁷⁹ BVerwG, Nr. 17/2016 (<http://www.bverwg.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung.php?jahr=2016&nr=17>) (Stand: 14.4.2016)

Hinzu kommt, dass die Bewertung dieses Projektes aufgrund seiner Einstufung im PRINS nicht zugänglich ist. Dies widerspricht dem Grundsatz der Transparenz.

Vor allem aber widersprechen sowohl die geplante Vertiefung der Elbe als auch die geplante Vertiefung der Weser der grundlegenden Anforderung an den BVWP-Entwurf, eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Gesamtnetzkonzeption zu erstellen und intramodale Interdependenzen zu berücksichtigen.

Mit dem JadeWeserPort in Wilhelmshaven verfügt die deutsche Nordseeküste über einen Tiefwasserhafen, der tideunabhängig von den größten Containerschiffen der Welt, den sog. Mega-Carriern, angelaufen werden kann. Es wäre somit sinnvoll und auch machbar,²⁸⁰ auf eine Kooperation der deutschen Nordseehäfen hinzuwirken, anstatt deren Konkurrenzsituation, welche sich durch das Ausbleiben des erwarteten Wachstums im Seegüterumschlag sowie durch bereits vorhandene Überkapazitäten zunehmend verstärkt, durch die Vertiefungen von Weser und Elbe noch zusätzlich zu verschärfen.

Hinzu kommt, dass es fraglich ist, ob der Trend zum Bau immer größerer Schiffe anhält, denn inzwischen mehren sich kritische Stimmen, welche die Wirtschaftlichkeit der Megacarrier in Frage stellen. So haben die OECD und das International Transport Forum 2015 eine Studie herausgegeben, die zu dem Ergebnis kommt, dass die Kosteneinsparungen von größeren Containerschiffen sinken und dass eine weitere Erhöhung der maximalen Containerschiffsgröße die Transportkosten steigern würde. Die Studie weist ausdrücklich auf die Risiken hin, welche auch für die öffentliche Hand mit der – zufälligen oder absichtlichen – Förderung der Mega-Schiffe verbunden sind: „Public policies need to better take account of this and act accordingly.“²⁸¹

Neben der seewärtigen Erreichbarkeit ist auch die gute Hinterlandanbindung per Binnenschiff ein zentrales Anliegen der Seehäfen. Aufgrund der zu kurz bemessenen Frist für die Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP-Entwurf²⁸² kann die Bedeutung der Binnenschifffahrt bzw. die mangelhafte Bewertung und Einstufung diesbezüglicher Projekte im folgenden nur an einem Beispiel erläutert werden.

Das Bremische Hafenkonzzept unterstreicht die Umweltfreundlichkeit des Verkehrsträgers Binnenschiff sowie den Stellenwert, welche dieser für die Hinterlandanbindung der Seehäfen hat:

„Binnenschiffe verfügen über eine hohe Tragfähigkeit und gelten aufgrund ihres niedrigen Energieverbrauchs je transportierter Ladungstonne als besonders umweltfreundlich. [...] Dabei wird die Bedeutung der Binnenschifffahrt für die bremischen Häfen oftmals unterschätzt. Mit einem jährlichen Güterumschlag von rund 6 Millionen Tonnen und annähernd 6600 Binnenschiffsankünften sind die Zwillingshäfen an der Weser seit vielen Jahren der siebtgrößte Binnenhafen Deutschlands.“²⁸³

„Bis heute“, so konstatiert das Bremische Hafenkonzzept, „leidet die Branche jedoch darunter, dass die Wasserwege im Hinterland der Seehäfen für größere Binnenschiffseinheiten teilweise nicht restriktionsfrei befahren werden können.“²⁸⁴

Naturgemäß ist die Weser Bremens wichtigste Binnenwasserstraße. In den vergangenen Jahren sind schon einige Ausbaumaßnahmen an der Mittelweser vorgenommen worden. Unter anderem wurden die Schleusen in Döverden und Minden „für bis zu 135 Meter lange, übergroße Großmotorgüterschiffe (üGMS) sowie 139 Meter lange Schubverbände erweitert.“ So konnte die Mit-

²⁸⁰ vgl. dazu z. B. die Studie „Seehafenkooperation“

²⁸¹ The Impact, S. 9

²⁸² vgl. Erarbeitung eines Konzepts, S. 218

²⁸³ Fortschritt, S. 64

²⁸⁴ Fortschritt, S. 64

telwaser „ihre Verkehrsleistung in den vergangenen 12 Jahren deutlich von jährlich 6,3 Millionen Tonnen in 2000 auf 8,2 Millionen Tonnen in 2012 steigern.“²⁸⁵

Aber diese Binnenwasserstraße, so gibt das Bremische Hafenkonzzept zu bedenken, wird ihre „Möglichkeiten als Transportweg erst dann wirklich ausschöpfen können, wenn die Mittelweser-anpassung vollständig umgesetzt und ein wirtschaftlicher und damit weitgehend restriktionsfreier Verkehr mit GMS [=Großmotorgüterschiffen] möglich ist.“

Deshalb haben die Länder Bremen, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen folgende Projekte an der Mittelweser zwischen Minden und Bremen für den BVWP angemeldet:

Verkehrsträger Wasserstraße Projektanmeldung ²⁸⁶	Projekt im BVWP-Entwurf
Herstellung der Fahrrinne für 2,5 m abgeladene GMS	<p>Projekt Nr. W 14 Anpassung der Mittelweser an den Verkehr mit 2,50 abgeladenen übergroßen Großmotorschiff (üGMS) Einstufung: „Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden“²⁸⁷ NKV: 0,14 Engpassbeseitigung: „Engpasswirkung ist im Vergleich zu den erforderlichen Investitionskosten volkswirtschaftlich nicht relevant“²⁸⁸ Angemeldet von Bremen, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen</p> <p>Projekt Nr. W 49 Anpassung der Mittelweser für das 2,50 m abgeladene GMS (Basisvariante) Einstufung: Laufend und fest disponiert NKV: keine Angabe Kategorie: B Engpassbeseitigung: teilweise</p>
Uferrückverlegung in der stauregulierten Strecke (Stauhaltungen Drakenburg, Dörverden)	Nicht im BVWP enthalten Im PRINS auch in der Liste „Sonstige Projekte (Wasserstraße) die nicht Bestandteil des BVWP 2030 sind“ nicht enthalten ²⁸⁹
Überprüfung Anhebung der Brücken für 3-lagige Containerverkehre (7,00 m)	<p>Projekt Nr. W 15 a Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf der Relation Bremen-Minden Einstufung: „Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden“²⁹⁰ NKV: 0,21 Kategorie: B Engpassbeseitigung: nein Angemeldet von Bremen, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen</p> <p>Projekt Nr. W 15 b Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 3-lagigen Containerverkehr auf der Relation Bremen-Minden Einstufung: „Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden“²⁹¹ NKV: 0,33 Kategorie: B Engpassbeseitigung: nein Angemeldet von Bremen, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen</p>

²⁸⁵ Fortschritt, S. 65

²⁸⁶ Hier zitiert nach der niedersächsischen Liste: NI-MW: Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplanes - Teil Wasserstraße. Liste der Projektvorschläge zum Bundesverkehrswegeplan 2015

(http://www.mw.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=33112&article_id=115364&psmand=18) (Stand: 24.4.2016); vgl. auch Vorlage Nr. 18/391-L, Anlage, S. 8

²⁸⁷ PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w14/w14.html>) (Stand: 24.4.2016)

²⁸⁸ PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w14/w14.html>) (Stand: 24.4.2016)

²⁸⁹ PRINS (http://www.bvwp-projekte.de/kb_ws.html) (Stand: 24.4.2016)

²⁹⁰ PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w15a/w15a.html>) (Stand: 24.4.2016)

²⁹¹ PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w15b/w15b.html>) (Stand: 24.4.2016)

Die Bewertung dieser Projekte im BVWP-Entwurf stand auch auf dem „Wesertag 2016“, welchen der Wirtschaftsverband Weser am 18.4.2016 in Nordenham ausrichtete, auf der Agenda. Die Wirtschaftsvertreter übten heftige Kritik am BVWP-Entwurf:

„Für die Anpassung der Mittelweser zwischen Minden und Bremen für sogenannte ‚Großmotorgüterschiffe‘ (110 m Länge) ist im Bundesverkehrswegeplan nur noch ein wesentlich verringerter Ausbau vorgesehen [...], der mit Einbahnstrecken (Begegnungsverboten) von ca. 40 % der gesamten Flusslänge der Mittelweser verbunden ist. Das Ministerium hat lediglich noch 10 Mio. Euro für Maßnahmen an der Mittelweser vorgesehen. Allein für den Bau der noch fehlenden 9 Uferrückverlegungen in engen Fahrwasserkurven werden jedoch ca. 25 Mio. Euro benötigt.“²⁹²

Der Vorsitzende des Verbandes, Bremens ehemaliger Bürgermeister Klaus Wedemeier, sprach von einer „Investitionsruine Mittelweser“ und konstatierte:

„Damit wird das Ausbauziel, den wirtschaftlichen Einsatz von Großmotorgüterschiffen auf der Mittelweser zu ermöglichen, nicht erreicht. Über 250 Mio. Euro an bisherigen öffentlichen Investitionen an der Mittelweser bleiben ohne nennenswerten verkehrlichen Nutzen und die politisch beabsichtigte Verlagerung von Güterverkehren auf den Wasserweg wird mit diesem Projekt nicht erreicht.“²⁹³

Ein Blick auf die Karte zur „Engpassanalyse Wasserstraße – Zielnetz“ zeigt, dass die Engpässe an der Mittelweser durch die Planungen bzw. Projekteinstufungen im BVWP-Entwurf in der Tat nur reduziert und keineswegs behoben werden könnten:²⁹⁴



Im Verlauf der Mittelweser gibt es bereits Schleusen, die für übergroße Großmotorgüterschiffe geeignet sind. Nach den Planungen des BVWP-Entwurfs bleiben diese Schleusen aber nach wie vor unerreichbar, da die üGMS die Mittelweser nicht durchgängig befahren könnten. Diese Planung ist also sinnlos und macht die Mittelweser, wie Klaus Wedemeier zutreffend konstatierte, zur Investitionsruine. Erschwerend kommt hinzu, dass die Mittelweser die Bremischen Häfen mit

²⁹² Wirtschaftsverband Weser: Wesertag 2016: Bundesverkehrswegeplan muss nachgebessert werden, 18. April 2016 (<http://www.weser.de/index.php?id=37#c1366>) (Stand: 24.4.2016)

²⁹³ Wirtschaftsverband Weser: Wesertag 2016: Bundesverkehrswegeplan muss nachgebessert werden, 18. April 2016 (<http://www.weser.de/index.php?id=37#c1366>) (Stand: 24.4.2016)

²⁹⁴ BVWP-Entwurf, S. 22

den südlicher gelegenen Bundesländern verbindet, also mit einer der wichtigsten Hinterlandregionen überhaupt.

Diese Vorgehensweise des BVWP-Entwurfs ist symptomatisch, denn im Zuge der Vorbereitung des BVWP-Entwurfs hatte das z. B. Land Nordrhein-Westfalen darauf gedrungen, die sog. „Düsseldorfer Liste“ zu berücksichtigen.²⁹⁵

Die Düsseldorfer Liste enthält Infrastrukturprojekte, welche von den Binnenländern Bayern, Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen als erforderlich für die Stärkung der Binnenhäfen angesehen werden. Auf den Listenplätzen 1 und 2 stehen die „Brückenanhebungen im Kanalnetz für den durchgängigen 2-lagigen, wenn möglich 3-lagigen Containerverkehr“ sowie die „[d]urchgängige Befahrbarkeit des westdeutschen Kanalnetzes mit Großgütermotorschiffen“.²⁹⁶ Hierbei handelt es sich um entscheidende Wettbewerbsfaktoren der deutschen Seehäfen, denn während das deutsche Binnenwasserstraßennetz weit hinter seinen potentiellen Möglichkeiten zurückbleibt, „sind die Binnenwasserstraßen der ZARA-Häfen mit größerem Tiefgang und 3-lagig befahrbar.“²⁹⁷

Ein großer Teil der Projekte aus der Düsseldorfer Liste ist im BVWP-Entwurf auf der „Basis der Vorbewertung“ verworfen worden, z. B.:

- W 16 Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf der Relation Duisburg-Dortmund (RHK und DEK)²⁹⁸
- W 17 Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf der Relation Wesel-Minden-Hannover (WDK, DEK, MLK)²⁹⁹
- W 20a Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf den Relationen Emden-Minden-Hannover³⁰⁰
- W 20b Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf den Relationen Emden-Dortmund³⁰¹
- W 21 Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf RHK, WDK, DEK (-Süd und Henrichenburger Haltung) und DHK³⁰²
- W 22a Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf den Relationen Wesel-Hamm³⁰³
- W 22b Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf den Relationen Wesel-Dortmund³⁰⁴

Da viele Bundeswasserstraßenprojekte bereits mit der Vorprüfung aus den weiterführenden Bewertungen und Berechnungen des BVWP-Entwurfs ausgeschlossen worden sind,³⁰⁵ kann die Berechnung der intermodalen Interdependenzen zwischen diesem Verkehrsträger und den anderen Verkehrsträgern nur ein verzerrtes Resultat ergeben. Hier liegt ein methodischer Fehler vor. Aufgrund seines falschen methodischen Ansatzes kommt der BVWP-Entwurf zu dem Resultat, dass sich hinsichtlich des Verkehrsträgers Wasserstraße „keine entscheidungsrelevanten Interdependenzen ergeben“.³⁰⁶ Dieses Ergebnis muss in Frage gestellt werden.

²⁹⁵ vgl. Schreiben des Ministeriums

²⁹⁶ Schreiben des Ministeriums, Anlage, S. 1

²⁹⁷ Seeverkehrsprognose, S. 150

²⁹⁸ PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w16/w16.html>) (Stand: 25.4.2016)

²⁹⁹ PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w17/w17.html>) (Stand: 25.4.2016)

³⁰⁰ PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w20a/w20a.html>) (Stand: 25.4.2016)

³⁰¹ PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w20b/w20b.html>) (Stand: 25.4.2016)

³⁰² PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w21/w21.html>) (Stand: 25.4.2016)

³⁰³ PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w22a/w22a.html>) (Stand: 25.4.2016)

³⁰⁴ PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w22b/w22b.html>) (Stand: 25.4.2016)

³⁰⁵ vgl. z. B. BVWP-Entwurf, S. 8: „Bewertet wurden im Anschluss alle Projektideen, bei denen nach einer Vorprüfung prinzipiell Aussicht auf Aufnahme in den BVWP 2030 bestand.“

³⁰⁶ BVWP-Entwurf, S. 70f.

Erschwerend kommt hinzu, „dass die gewählte Methodik zur Berechnung der Kosten-Nutzen-Werte für die Wasserstraßenprojekte dem systemischen Nutzen der einzelnen Ausbauprojekte [...] nicht ausreichend Rechnung trägt“, wie einem Antrag des Landes Niedersachsen an den Bundesrat zu entnehmen ist.³⁰⁷

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass auch der Bundesrechnungshof herbe Kritik an den Berechnungsergebnissen des BVWP-Entwurfs übt, wobei der Bundesrechnungshof vor allem auf Straßenbauprojekte abhebt. Er rügt den BVWP-Entwurf als „schlampig“ sowie „intransparent“ und kommt zu folgendem Schluss:

„Die Kosten – und damit auch der Kosten-Nutzen-Faktor - der Projekte sind weder verlässlicher als in früheren Planungen, noch sind die Projekte besser miteinander vergleichbar. Aus Sicht des Rechnungshofs müssten vor allem die Planungen für den Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen noch einmal komplett auf Plausibilität überprüft werden.“³⁰⁸

Im BVWP-Entwurf heißt es: „Die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger ist ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik.“³⁰⁹

Wenn der BVWP-Entwurf diesen Schwerpunkt sowie die eingangs referierten Leitlinien aller maßgeblichen Institutionen ernst nähme, dann hätte er sein Hauptaugenmerk auf die durchgängige Befahrbarkeit der Binnenwasserstraßen legen müssen, welche für die Hinterlandanbindung der Seehäfen von essentieller Bedeutung und von mehreren Bundesländern gefordert worden sind. Anstelle der Förderung der Binnenwasserstraßen sieht der BVWP-Entwurf den Bau von Autobahnprojekten wie der A 20 vor, die sowohl für die Hinterlandanbindung der Häfen als auch für die Verbindung der Häfen miteinander nutzlos ist. Die Förderung der Binnenschiffwege ist im übrigen auch Bestandteil des Alternativenkonzepts, welches der Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 20 vorgelegt hat.³¹⁰

Überdies ist nicht nur auf die Bewertungsmethodik des BVWP-Entwurfs, sondern auch die Aufteilung der Finanzmittel zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern in Zweifel zu ziehen und kritisch zu überprüfen. Im Zusammenhang mit den Bundeswasserstraßen stellt der BVWP-Entwurf fest:

„In einigen Fällen fehlt es jedoch an einer leistungsfähigen Infrastruktur, die wettbewerbsfähige Binnenschiffahrtstransporte ermöglicht.“³¹¹

Diese Aussage ist mehr als beschönigend. Der BVWP-Entwurf selbst gibt folgende kurze Beschreibung der dramatischen Situation:

„Von den rd. 170 Schleusenanlagen im Kernnetz werden 2035 bereits rd. 120 älter als 80 Jahre sein, d. h. 70 %. Von diesen Anlagen müssten gemäß Expertenschätzung in den nächsten 20 Jahren ca. 100 Schleusen durch Neubauten ersetzt werden.“³¹²

Das im BVWP-Entwurf vorgesehene Finanzvolumen für die Bundeswasserstraßen reicht schwerlich dazu aus, um dem Verfall dieses Verkehrsträgers wirksam entgegenzutreten und wichtige Aus- und Neubauprojekte auf den Weg zu bringen.

³⁰⁷ Deutscher Bundesrat, Drucksache 330/15, S. 2, Punkt 9

³⁰⁸ BR.de: "Schöngerechnet". Rechnungshof rügt Bundesverkehrswegeplan (<https://www.br.de/bundesverkehrswegeplan-bundesrechnungshof-kostenschaetzungen-100.html>) (Stand: 25.4.2016)

³⁰⁹ BVWP-Entwurf, S. 42

³¹⁰ vgl. Nutzenanalyse A22/A20, S. 16

³¹¹ BVWP-Entwurf, S. 42

³¹² BVWP-Entwurf, S. 30

Dies wird deutlich, wenn man z. B. den Bericht der Daehre-Kommission zur „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ zur Beurteilung des BVWP-Entwurfs heranzieht.

Dieser Bericht stellte schon für den vorangegangenen BVWP hinsichtlich der Bundeswasserstraßen eine „eklatante Differenz zwischen Investitionsbedarf und Mittelverfügbarkeit“ fest.³¹³ An dieser Situation hat sich auch im neuen BVWP-Entwurf nichts geändert.

Für die Bundeswasserstraßen sieht der BVWP-Entwurf ein Gesamtinvestitionsvolumen von 24,5 Mrd. € vor. Davon entfallen 16,2 Mrd. € auf Erhaltungs-/Ersatzinvestitionen, 0,9 Mrd. € auf laufende und fest disponierte Projekte und 1,8 Mrd. € auf neue Vorhaben (VB/VB-E).³¹⁴ In der Summe macht das 18,9 Mrd. €. Rechnet man diese Summe auf die Geltungsdauer des BVWP (2016-2030, also 14 Jahre) um, kommt man auf durchschnittliche Investitionen von 1,35 Mrd. € pro Jahr.

Laut dem Bericht der Daehre-Kommission beläuft sich der jährliche Investitionsbedarf bei den Bundeswasserstraßen auf 1,1 Mrd. € pro Jahr. In diesem Investitionsbedarf ist neben den Kostensteigerungen allerdings vor allem „die Kompensierung des bereits langfristig kumulierten beträchtlichen Instandhaltungsrückstaus und der tatsächlichen Zustände der vorhandenen Anlagen“ nicht berücksichtigt.³¹⁵

Die vom BVWP-Entwurf vorgesehenen jährlichen Investitionen in die Bundeswasserstraßen übersteigen das von der Daehre-Kommission angegebene erforderliche Minimum um nur 0,25 Mrd. €. Diese Summe dürfte schwerlich ausreichen, um den diagnostizierten Instandhaltungsrückstau zu beseitigen und wichtige Aus- bzw. Neubauprojekte zu realisieren.

Auch Jens Schwanen, Geschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB), ist der Ansicht, dass die im BVWP-Entwurf für die Bundeswasserstraßen vorgesehenen Finanzmittel „etwas knapp bemessen“ sind. Dies gelte, so Schwanen, „insbesondere vor dem Hintergrund des enormen Erhaltungsaufwandes, den das hohe Alter und der in Teilen schlechte Zustand der Bauwerke an den Flüssen und Kanälen in den kommenden Jahren auslösen werden [...]“. Das Ministerium weist im BVWP deshalb einen Erhaltungs- und Ersatzinvestitionsbedarf von über 1 Mrd. Euro pro Jahr aus. Da bleibt für die projektierten Ausbaumaßnahmen nicht mehr viel an Mitteln übrig!³¹⁶

Mit der unzureichenden Berücksichtigung der Bundeswasserstraßen verstößt der BVWP-Entwurf zum einen gegen die eingangs dargestellten Leitlinien aller maßgeblichen Institutionen. Zum anderen verstößt er auch gegen seine eigenen Zielsetzungen. Im Kapitel über die „Stärkung des Güterverkehrs“ formuliert der BVWP-Entwurf selbst diese folgendermaßen:

„Der Transport von Gütern soll effizienter und das Wachstum des Güterverkehrs zu einem möglichst großen Anteil auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße verlagert werden. Gleichzeitig soll die intermodale Vernetzung und Verzahnung der Verkehrsträger verbessert werden.“³¹⁷

Diese Ziele sind zweifelsohne nur dann zu erreichen, wenn die Binnenschifffahrt über gute infrastrukturelle Voraussetzungen verfügt.

³¹³ Daehre-Bericht, S. 30

³¹⁴ BVWP-Entwurf, S. 14; außerdem sind 2,2 Mrd. € für „Sonstige Investitionen“ und 3,5 Mrd. € für die sog. „Schleppe (ab 2031)“ vorgesehen

³¹⁵ Daehre-Bericht, S. 30

³¹⁶ BDB, 18.3.2016 (<http://binnenschiff.de/content/pressemitteilung/bdb-bewertet-entwurf-des-bundesverkehrswegeplans-2030-wichtige-projekte-an-rhein-main-mosel-neckar-und-donau-sowie-an-den-kanalen-sind-im-plan-enthalten/>) (Stand: 14.4.2016)

³¹⁷ BVWP-Entwurf, S. 51

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Planung des BVWP-Entwurfs fehlerhaft sowie kontraindiziert ist und gegen das fundamentale Ziel einer effektiven verkehrsträgerübergreifenden Gesamtnetzplanung verstößt. Somit ist der gesamte vorliegende BVWP-Entwurf hinfällig. Zwangsläufig muss er unter Einhaltung der eingangs referierten Leitlinien sowie seiner festgeschriebenen Ziele komplett überarbeitet und neu aufgestellt werden.

Unabhängig von den bisherigen Ausführungen zu den Bundeswasserstraßen wird an ihrem Beispiel ein weiterer eklatanter Verstoß des BVWP-Entwurfs gegen seine Grundkonzeption deutlich.

Der BVWP-Entwurf spricht die „kritische[n] Bauwerkszustände“ an, um sich dann mit einem kurzen „Lagebild“ in tabellarischer Form zu begnügen.³¹⁸

Dieses kurze „Lagebild“ ist absolut unzureichend, um die Öffentlichkeit über den tatsächlichen Zustand der Bauwerke zu informieren und ihr auf der Grundlage dieser Informationen die Möglichkeit zu geben, das vom Bundesverkehrsministerium ermittelte Finanzvolumen auf seine Angemessenheit und Stichhaltigkeit zu überprüfen.

Damit weicht der BVWP-Entwurf drastisch von den Vorgaben der Grundkonzeption ab, denn dort heißt es ausdrücklich:

„Die Aufbereitung und Darstellung der vorhandenen Informationen zur Infrastruktur aus verschiedenen Dokumenten erfolgt im Zuge der Aufstellung des BVWP 2015 und wird als ‚Netzzustandsbericht der Bundeswasserstraßen‘ veröffentlicht.“³¹⁹

Dieser Netzzustandsbericht ist in der Vergangenheit mehrfach von verschiedenen Abgeordneten des Deutschen Bundestages angemahnt worden.

Auf die Frage des Abgeordneten Gustav Herzog (SPD), wann „die Bundesregierung nun den gegenüber dem Deutschen Bundestag und den Berufsverbänden längst zugesagten Netzzustandsbericht für die Bundeswasserstraßen“ vorlege³²⁰, gab Enak Ferlemann (CDU), Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, am 2.5.2013 folgende Antwort:

„Die Zusage, einen Netzzustandsbericht zu erstellen, bezog sich darauf, die vorhandenen, teils auch in verschiedenen Veröffentlichungen bereits bekannten Informationen zum aktuellen Zustand der Verkehrsinfrastruktur, z. B. im Verkehrsinvestitionsbericht des BMVBS, der jährlich dem Deutschen Bundestag vorgelegt wird, in Form eines Netzzustandsberichts für die Bundeswasserstraßen zusammenzufassen. Es geht insofern um die Aufbereitung und Darstellung vorhandener Informationen für die Öffentlichkeit. Der Netzzustandsbericht soll nach wie vor geliefert werden. Aufgrund prioritärer Aufgaben konnte die Erstellung des Berichtes bislang jedoch noch nicht abgeschlossen werden.“³²¹

Herr Ferlemann als Vertreter des Bundesverkehrsministeriums hat in seiner Antwort also ausdrücklich auf die Bedeutung des Netzzustandsberichts für die Information der Öffentlichkeit hingewiesen.

In der Grundkonzeption des BVWP, die auf 2014 datiert, wird die Veröffentlichung des Netzzustandsberichts ebenfalls angekündigt, siehe obiges Zitat.

³¹⁸ BVWP-Entwurf, S. 31

³¹⁹ Grundkonzeption, S. 32

³²⁰ Deutscher Bundestag, Drucksache 17/13375, S. 48

³²¹ Deutscher Bundestag, Drucksache 17/13375, S. 48

Aus der Bundestagsdrucksache 18/4045 vom 18.2.2015 ist zu entnehmen, dass das Bundesverkehrsministerium inzwischen die Absicht hatte, den Netzzustandsbericht in den Verkehrsinfrastrukturbericht zu integrieren:

„Das BMVI wird im Jahr 2015 einen Verkehrsinfrastrukturbericht veröffentlichen, der zusammenfassend den Zustand der Bundesverkehrswege transparent macht und insbesondere Aufschluss über den Nachholbedarf und die erforderlichen Investitionen geben wird. Separate Veröffentlichungen zum Netzzustand der Bundeswasserstraßen oder zur aktualisierten Erhaltungsbedarfsprognose der Bundesfernstraßen sind vor diesem Hintergrund nicht mehr vorgesehen.“³²²

Dieser Verkehrsinfrastrukturbericht ist Bestandteil des Koalitionsvertrages der Bundesregierung:

„Als Grundlage für die künftige Priorisierung von Investitionen in Erhalt und Sanierung werden wir alle zwei Jahre einen Verkehrsinfrastrukturbericht vorlegen, der den Zustand der Bundesverkehrswege transparent macht, Nachholbedarf dokumentiert und Aufschluss über die erforderlichen Investitionen gibt.“³²³

Am 25.4.2016, also rund eine Woche vor dem Ende der nur sechswöchigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP, liegt dieser Verkehrsinfrastrukturbericht 2015 ausweislich des Internetauftrittes des BMVI immer noch nicht vor. Verfügbar ist nur der Verkehrsinvestitionsbericht 2013.³²⁴



Im „Bericht zum Konsultationsverfahren zur Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015“ behauptet das Bundesverkehrsministerium zwar, dass der „jährliche Bericht zur Verkehrsinfrastruktur [...] nur in indirektem Zusammenhang mit dem BVWP“ stehe.³²⁵ Dies ist aber nicht mehr als eine Behauptung im Rahmen einer „Stellungnahme“ des Bundesverkehrsministeriums zum Thema Transparenz und Beteiligung. Eine Begründung für diese Behauptung fehlt zur Gänze.

³²² Deutscher Bundestag, Drucksache 18/4045, S. 2

³²³ Koalitionsvertrag, S. 40

³²⁴ BMVI: Regelmäßige Berichte zur Verkehrsinfrastruktur

(http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/RegelmaessigeBerichteVerkehrsinfrastruktur/regelmaessige-berichte_node.html) (Stand: 25.4.2016, 9:05 Uhr)

³²⁵ Konsultationsverfahren, S. 35

Überdies bringt die Grundkonzeption des BVWP den Netzzustandsbericht ausdrücklich in einen Zusammenhang mit dem BVWP, siehe Zitat oben.³²⁶ Die Tatsache, dass der Netzzustandsbericht ausweislich der Drucksache 18/4045 nunmehr in den Verkehrsinfrastrukturbericht integriert werden sollte, ändert nichts am Inhalt dieser Aussage der Grundkonzeption, zumal die Bundestagsdrucksache explizit darauf abhebt, dass der „Zustand der Bundesverkehrswege transparent“ gemacht werden soll.³²⁷

Indem es den Verkehrsinfrastrukturbericht inklusive des Netzzustandsberichts bis dato nicht veröffentlicht hat, verstößt das Bundesverkehrsministerium gravierend gegen das Gebot der Transparenz. Die Öffentlichkeitsbeteiligung muss wiederholt werden, wenn alle notwendigen Informationen zur Beurteilung des BVWP auch tatsächlich öffentlich und auffindbar vorliegen.

Das durch das Ausbleiben des Verkehrsinfrastrukturberichtes verursachte Informations- und Transparenzdefizit betrifft überdies nicht nur die Öffentlichkeit, sondern auch die Berufsverbände und vor allem die Mitglieder des Deutschen Bundestages, zumal letztere über die Ausbaugesetze zu befinden haben werden.

2.3. Netzwirkungen der Projekte des BVWP 2030

2.3.1. Netzwirkung und nationale Verbindungsfunktion

Im Gegensatz zum BVWP 2003 sollen im BVWP 2030 besonders die Hauptachsen und Knoten der Verkehrsnetze im Fokus stehen. Mit dem nationalen Prioritätenkonzept möchte das BMVI garantieren, „dass ein Großteil der für Aus- und Neubau verfügbaren Finanzmittel in **großräumig bedeutsame Projekte** fließt“. So sollen „verkehrsträgerübergreifend mindestens 80 % der Mittel für Aus- und Neubau für großräumig bedeutsame Projekte bereitstehen“.³²⁸ Bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße gelten alle Projekte als großräumig bedeutsam. Beim Verkehrsträger Straße wurden dagegen die Projekte vorab auf ihre räumliche Verbindungsfunktion hin näher untersucht. Auf Basis der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)³²⁹ werden die Bundesfernstraßen für den BVWP den Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 zugeordnet. Das Ergebnis findet sich in den Tabellen des Gesamtplanentwurfs in der Spalte 14 „VFS“.³³⁰ Dabei steht VFS für Verbindungsfunktionsstufe.

Eine Verkehrsnetz Betrachtung ist grundsätzlich zu begrüßen. Im Entwurf des BVWP ist die Netzwirkung anhand der Verbindungsfunktion allerdings das einzige Kriterium, mit der näherungsweise eine Netzbetrachtung erfolgt. Knoten – insbesondere Schienenknoten – werden praktisch überhaupt nicht berücksichtigt. Ansonsten enthält der BVWP – wie bisher – lediglich eine Einzelbetrachtung von Projekten, der es zudem an einer verkehrsträgerübergreifenden Gesamtnetzplanung mangelt. Auch die Darstellung der Verbindungsfunktion ist nicht verkehrsträgerübergreifend. Das zeigt die Karte der Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 auf den Bundesfernstraßen in Deutschland, die ausschließlich Straßen abbildet, aber nicht deren potenzielle Verbindung zu den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße.³³¹

³²⁶ Grundkonzeption, S. 32

³²⁷ Deutscher Bundestag, Drucksache 18/4045, S. 2

³²⁸ BVWP-Entwurf, S. 9f.

³²⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, FGSV (2008): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008

³³⁰ BVWP-Entwurf, S. 77ff.

³³¹ BMVI (http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/verbindungsfunktionsstufen-0-und-1.pdf?__blob=publicationFile) (Stand: 28.4.2016)

Außerdem werden die dem BVWP zugrunde gelegten Verbindungsfunktionsstufen für die Bundesfernstraßen abweichend von den RIN unzulässigerweise auf zwei Verbindungsfunktionsstufen reduziert (VFS 0 und 1). Es wird auch nicht erläutert, worauf die Entscheidung beruht, nur die beiden Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 herauszuheben. Die Methode zur Einstufung ist nicht nachvollziehbar und scheint willkürlich festgelegt, was dem Transparenzgedanken der Grundkonzeption widerspricht.

Denn die RIN bauen auf dem System der zentralen Orte auf, das in fünf Zentralitätsstufen von der Gemeinde ohne zentralörtliche Funktion über das Grundzentrum, Mittelzentrum, Oberzentrum bis zur Metropolregion (Metropolkern) unterteilt wird. Die RIN unterscheiden grundsätzlich zwischen 6 Funktionsstufen: Dabei steht 0 für großräumig und V (5) für kleinräumig. Bei den Metropolregionen werden die Kerne der Metropolregionen als Ziele gesetzt. Der nachfolgende Auszug aus den RIN zeigt die Einteilung:

Tabelle 4: Verbindungsfunktionsstufen für Verbindungen

Verbindungsfunktionsstufe		Einstufungskriterien		Beschreibung
Stufe	Bezeichnung	Versorgungsfunktion	Austauschfunktion	
0	kontinental	-	MR - MR	Verbindung zwischen Metropolregionen
I	großräumig	OZ - MR	OZ - OZ	Verbindung von Oberzentren zu Metropolregionen und zwischen Oberzentren
II	überregional	MZ - OZ	MZ - MZ	Verbindung von Mittelzentren zu Oberzentren und zwischen Mittelzentren
III	regional	GZ - MZ	GZ - GZ	Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren
IV	nahräumig	G - GZ	G - G	Verbindung von Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion
V	kleinräumig	Grst - G	-	Verbindung von Grundstücken zu Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion

- MR Metropolregion
- OZ Oberzentrum
- MZ Mittelzentrum
- GZ Grundzentrum
- G Gemeinde/Gemeindeteile ohne zentralörtliche Funktion
- Grst Grundstück
- nicht vorhanden

Im Gegensatz dazu werden im BVWP – wie gesagt – nur zwei Funktionsstufen unterschieden, nämlich 0 und 1 für großräumig bedeutsame Verbindungen. Dabei werden die meisten Autobahnprojekte in die VFS 0 eingestuft, einige auch in VFS 1. Auch zahlreiche Bundesstraßen werden in VFS 0 oder 1 eingestuft. Etliche Projekte erhalten gar keine Bewertung hinsichtlich der VFS. Der Netzgedanke wird hier also nicht konsequent für alle Projekte angewendet. Der BVWP-

Entwurf erweckt lediglich den oberflächlichen Eindruck, als wäre die Vorgabe aus dem Prioritätenkonzept erfüllt, 80 % der gesamten Investitionsmittel bei der Straße für großräumig bedeutsame Projekte einzusetzen, weil viele Projekte teilweise ohne nachvollziehbare großräumige Netzwirkung in die VFS 0 oder 1 eingestuft werden. Dieser Eindruck täuscht über die Tatsache hinweg, dass eine existente Netzwirksamkeit allein mit der Einstufung weder erzielt werden kann noch gegeben ist.

Außerdem kann davon ausgegangen werden, dass etliche Projekte – insbesondere Bundesstraßen, aber auch Bundesfernstraßen – deutlich zu hoch eingestuft wurden. Die Fehlerhaftigkeit der Einstufung von Projekten soll am Beispiel der Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH dargestellt werden. Diese Projekte haben mit einer VFS von 1 nur eine untergeordnete Netzfunktion. Aber selbst diese Netzfunktion ist noch überbewertet und fehlerhaft, wie nachfolgend aufgezeigt wird.

Die Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH stellen keine „kontinentale“ Verbindung zwischen Metropolregionen (Verbindungsfunktionsstufe 0 gemäß RIN) dar. Sie stellen aber auch keine „großräumige“ Verbindung von Oberzentren zu Metropolkernen und zwischen Oberzentren dar (Verbindungsfunktionsstufe 1). Die A 20 führt an den Metropolkernen und Oberzentren in großem Bogen vorbei. Die kürzesten Luftlinienentfernungen der Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH zu den relevanten Metropolkernen und Oberzentren betragen (gerundet):

- Oldenburg (MR) 20 - 25 km
- Bremen (MR) 45 km
- Hamburg (MR) 45 km
- Wilhelmshaven (OZ) 30 km
- Bremerhaven (OZ) 10 km
- Neumünster (OZ) 20 km
- Flensburg (OZ) 100 km

Die bestehenden, parallel zur A 20 verlaufenden Autobahnen A 28 und A 1 sowie die vorhandenen Autobahnen A 27, A 29 und A 7 verbinden dagegen jetzt schon die genannten Metropolregionen und Oberzentren untereinander und miteinander und werden bei der Netzbetrachtung richtigerweise in VFS 0 eingestuft.

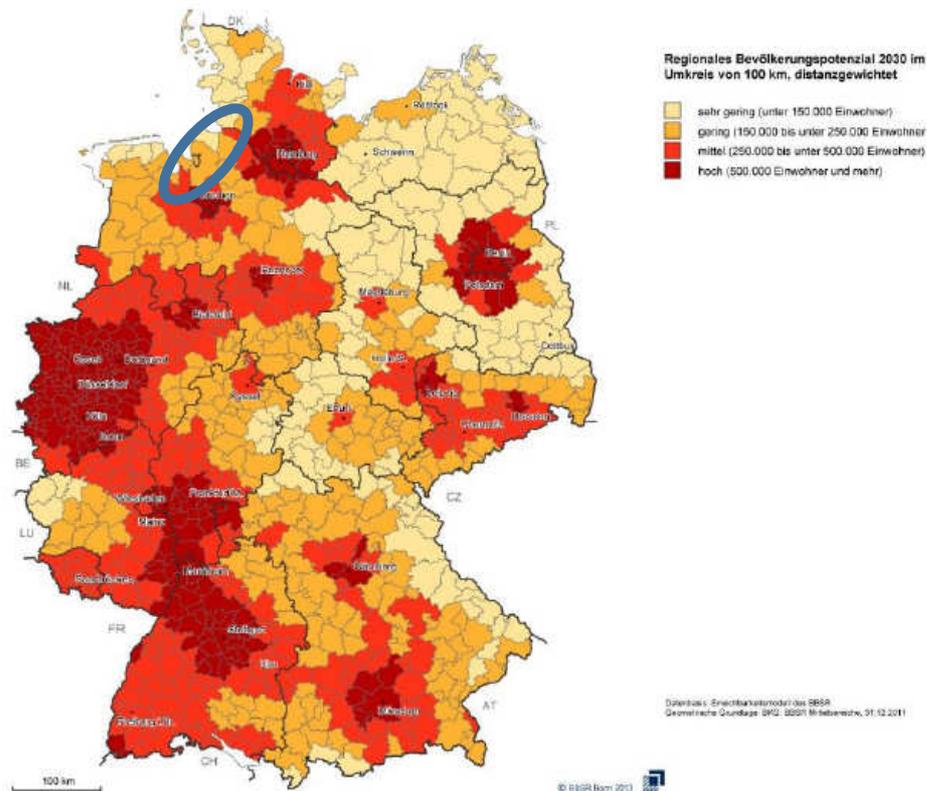
Die Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH wären dagegen höchstens in die VFS 2 einzustufen, eine „überregionale“ Verbindung von Mittelzentren zu Oberzentren und zwischen Mittelzentren. Im Gesamtnetz der großräumig bedeutsamen Projekte mit den Verbindungsfunktionsstufen 0/1 hat die A 20 keine Funktion, zumal die Netzfunktion in diesem Bereich durch die Parallelstrecke A 1 bereits abgedeckt wird.

Aus dem oben Gesagten ergeben sich fehlerhafte Angaben in der Tabelle im BVWP-Entwurf in der Spalte VFS sowie in den PRINS-Dokumenten der Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH unter Punkt „1.2 Grunddaten“. Unter Verbindungsstufe 0/1 ist fälschlicherweise „ja“ eingetragen. Dort müsste gemäß Bewertung nach RIN „nein“ stehen.

Die Fehlerhaftigkeit der Einordnung der Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH in die Verbindungsfunktionsstufe 1 wird durch das regionale Bevölkerungspotenzial unterstrichen. In dem Bereich, in dem die Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH liegen, findet sich überwiegend nur ein geringes bis sehr geringes regionales Bevölkerungspotenzial, siehe blaues Oval im nachfolgenden Auszug aus dem „Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030“.³³²

³³² Methodenhandbuch, S. 279

Abbildung 22: Regionales Bevölkerungspotenzial 2030



Aus der Verbindungsfunktionsstufe ergeben sich die Standards für den Straßenentwurf, die sogenannten Entwurfsklassen. Für die Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH ist die Kategorie AS II ausreichend. Es ist aber nicht zulässig, den umgekehrten methodischen Weg zu gehen und von der geplanten Entwurfsklasse auf die Verbindungsfunktionsstufe zu schließen. Dann nämlich besteht die Gefahr, dass am Bedarf vorbei in einer Region, die durch ein schrumpfendes Potenzial gekennzeichnet ist, mit hohem Aufwand ein über weite Strecken überdimensionierter Verkehrsweg geschaffen wird, der weder Metropolkerne noch Oberzentren verbindet.

Das Beispiel der Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH zeigt, dass selbst eine großräumig erscheinende Verbindung von rund 160 km nicht pauschal in die VFS 0 oder 1 eingeordnet werden kann. Die meisten Bundesstraßen würden die Kriterien der VFS 0 oder 1 mit Sicherheit nicht erfüllen. Dennoch wurden zahlreiche Bundesstraßen in die VFS 0/1 eingestuft. Hinzu kommt, dass die wechselseitigen Abhängigkeiten und Verbindungen zwischen den Verkehrsträgern, das regionale Bevölkerungspotenzial sowie die ökologischen Zielvorgaben bei der Einstufung nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Damit wird die Anwendung des aus den RIN abgeleiteten Kriteriums VFS dem Anspruch einer integrierten Netzgestaltung, welchen der BVWP erfüllen soll, nicht gerecht. Daraus resultiert auch eine fehlerhafte Prioritätensetzung mit entsprechenden Konsequenzen für die Mittelverteilung.

Aus diesem Grund sind die Verbindungsfunktionsstufen aller Straßenprojekte neu zu überprüfen.

2.3.2. Internationale Verbindungsfunktion

Bei einigen Projekten des BVWP wird auch die europäische Verbindungsfunktion hervorgehoben, so z. B. bei den Projekten A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH. Im PRINS heißt es dazu: "Die Fernautobahn A 20 schafft im großräumigen Maßstab eine verkehrliche Verknüpfung der Bene-

luxstaaten, Skandinaviens, der Beitrittsländer zur Europäischen Union (EU) und Russland/GUS“.³³³

Eine Funktion der Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH als Europäische Verbindung ist nicht gegeben. Das zeigt sich schon daran, dass die Projekte nicht im Kernnetz der transeuropäischen Verkehrsnetze enthalten sind. Denn Tatsache ist, dass die maßgeblichen nord- und nordosteuropäischen Verkehrsströme viel weiter südlich verlaufen. Für eine europäische Bedeutung im Verkehrsnetz liegt die A 20 zu weit nördlich und zu weit am Rand der Republik.

Mit dem Konzept der „Transeuropäischen Netze“ (TEN) soll gewährleistet werden, dass die einzelnen staatlichen Netze in den Bereichen Verkehr, Telekommunikation und Energieinfrastruktur miteinander funktionieren, also kompatibel sind. Ziele sind laut amtlichem Anspruch unter anderem

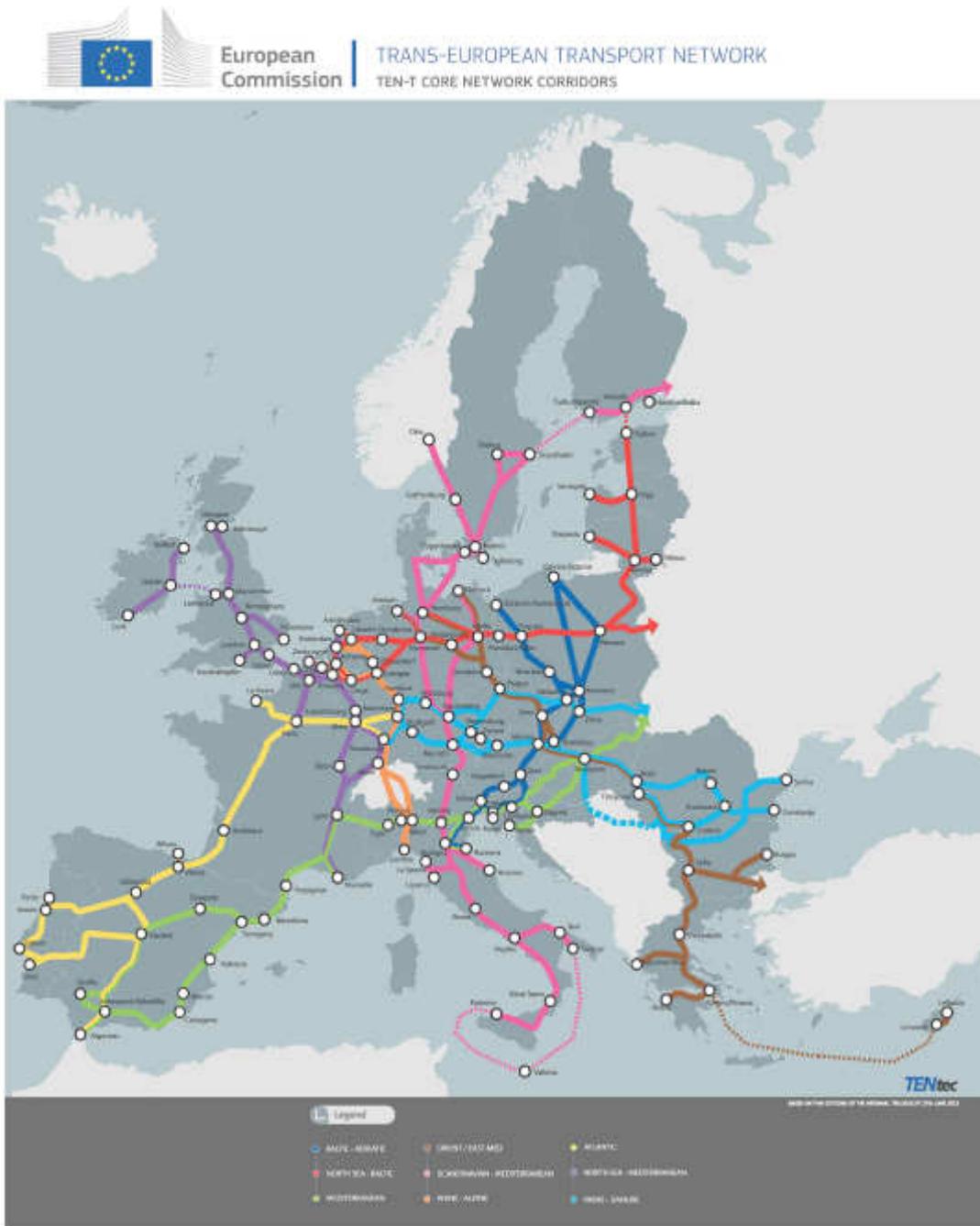
- die Vereinheitlichung der Verkehrssysteme mit Schwerpunkt auf grenzüberschreitenden Verbindungen,
- die Beseitigung von Schwach- und Engstellen innerhalb der nationalen Netze,
- die Kombination und Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger,
- die optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten sowie
- ein umweltverträglicher Aus- und Aufbau.

2013 wurde das TEN-V-Konzept grundlegend reformiert. Die EU setzt den Schwerpunkt nicht auf eine Vielzahl von Einzelprojekten, sondern sie fordert die Konzentration auf wichtige europäische Hauptachsen. Auch die „Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015“ und der Entwurf des BVWP 2030 verfolgen dieses Ziel. Bis 2030 soll ein europäisches Kernnetz geschaffen werden, daneben gibt es ein „Gesamtnetz“, das aus vorhandenen und geplanten Verkehrsinfrastrukturen besteht und bis 2050 vollendet sein soll. Zu den Schwerpunkten zählen neben dem Schienenverkehr, den grenzüberschreitenden Verbindungen, der Engpassbeseitigung sowie der landseitigen Anbindung von See- und Flughäfen auch die so genannten „Meeresautobahnen“.

Neun Korridore bilden aktuell die Grundlage für den koordinierten Ausbau der Infrastruktur im Kernnetz. Die Ziele sind hoch gesteckt, jeder der Korridore muss jeweils mindestens drei Verkehrsträger, drei Mitgliedsstaaten und zwei grenzübergreifende Abschnitte umfassen. Sechs dieser Korridore verlaufen durch Deutschland, das aufgrund seiner zentralen Lage in Europa zu einem der Haupttransitländer zählt (siehe Grafik³³⁴).

³³³ PRINS zum Projekt A20-G10-NI-SH unter Punkt 1.2 Grunddaten und dort unter „Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit“

³³⁴ Grafik: © European Union, 1995-2015; TEN-T Core Network Corridors (Regulation(EU) No1316/2013O.J.L348-20/12/2013)



Die vorrangig zu fördernden Hauptvorhaben innerhalb der o. g. neun Korridore des Kernnetzes betreffen ausschließlich Schienen- und Binnenwasserstraßenprojekte sowie Häfen und „Meeresautobahnen“ – ein Straßenprojekt ist nicht dabei.

Die Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH sind nicht enthalten und liegen weit entfernt von den amtlich festgeschriebenen Korridoren des Kernnetzes. Sie wurden lediglich in das so genannte Gesamtnetz aufgenommen, das überwiegend vorhandene Verkehrsstrecken beinhaltet und gegebenenfalls nationale Planungen berücksichtigen sowie die Verknüpfung staatlicher Verkehrsnetze miteinander gewährleisten soll. Doch selbst eine Begründung für die Aufnahme der beiden Projekte in das Gesamtnetz-Konzept lässt sich kaum finden. Eine europäische Funktion kann weder aus den zu erwartenden Verkehrszahlen noch aus der potenziellen Funktion der Projekte abgeleitet werden:

- Die A 20 ist nicht grenzüberschreitend – eine Kernforderung der TEN-V wird von ihr also nicht erfüllt
- Sie kann keine wesentliche Entlastung anderer Autobahnen bewirken und keine Engpässe beseitigen, weil es im Nordwesten in Ost-West-Richtung kaum Engpässe gibt.
- Die maximale Entlastung Hamburgs betrüge lediglich 1,5-3 Prozent.³³⁵

Die geplante A 20 liegt am Rande Deutschlands und weit entfernt von den großen Transitachsen. Die wichtigsten europäischen West-Ost-Transitströme queren Deutschland viel weiter südlich, sie verlaufen – ausgehend von Rotterdam – nach Osten etwa auf Höhe der A 2 und nach Südosten auf Höhe der A 3 und A 8. Bereits die relativ nördlich gelegene A 1 – die nur 40-80 Kilometer entfernt parallel zur geplanten A 20 verläuft – weist mit rund 55.000 Fahrzeugen pro Tag ein deutlich schwächeres Verkehrsaufkommen auf als die Hauptachsen: Für die A 2 werden 80-120.000 Fahrzeuge täglich angegeben, die noch weiter südlich gelegene A 3 in der Mitte Deutschlands wird von mehr als 150.000 Kfz/Tag frequentiert und selbst die A 8 liegt mit bis zu 70.000 Fahrzeugen täglich weit über der Belegung der A 1. Die angegebenen Verkehrszahlen beziehen sich jeweils auf die freien Strecken, also nicht auf Einzugsbereiche von Städten.³³⁶ Dagegen versinkt die A 20 mit prognostizierten 18.000 Kfz/Tag³³⁷ in der Bedeutungslosigkeit.

Der BVWP 2030 sollte sich im Hinblick auf eine grenzüberschreitende Netzwirkung auf das Kernnetz konzentrieren und dieses priorisieren. Nur eine solche Schwerpunktsetzung gewährleistet eine sachgerechte Mittelverteilung für einen reibungslosen Transitverkehr durch Deutschland.

Außerdem würde die A 20 die von der EU gewünschte Verlagerung der Güter auf Schiene und Wasserweg konterkarieren. Auch der BVWP 2030 hat sich zum Ziel gesetzt, die Verlagerung insbesondere der Güterverkehre auf die Schiene und den Wasserweg zu fördern. Berechnungen des Umweltbundesamtes zeigen, dass bis zum Jahr 2030 „alleine durch Verkehrsverlagerungen im Individual- und Straßengüterverkehr auf der Straße fünf bis zehn Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden“ könnten.³³⁸

Die im PRINS fälschlicherweise unterstellte europäische Bedeutung der Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH führt zu einer fehlerhaften Mittelverteilung und steht den Klimaschutzzielen des BVWP, der Bundesregierung und der EU diametral entgegen.

2.3.3. Großräumige Entlastungswirkung am Beispiel der geplanten A 20 (Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH)

Bei einigen Projekten des BVWP wird eine großräumige Entlastungswirkung unterstellt, so z. B. bei den Projekten A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH. Im PRINS heißt es dazu: "Durch die A 20 wird insbesondere die etwa parallel verlaufende A 1 Bremen - Hamburg und die betroffenen Ballungszentren maßgeblich entlastet".³³⁹

Der überwiegende Teil der Verkehre auf der A 1 hat Bremen oder Hamburg als Ziel. Diesen Verkehren wird die A 20 nichts nützen. Das lässt sich deutlich an den Karten zur Belastung des Straßennetzes für das Jahr 2015 in der vom Land Niedersachsen in Auftrag gegebenen Studie

³³⁵ vgl. Fernstraßennetz; eigene Berechnung anhand der Aussagen auf S. 28 in Verbindung mit den Ergebnissen der Straßenverkehrszählungen der Bundesanstalt für Straßenwesen.

³³⁶ Bundesanstalt für Straßenwesen

³³⁷ PRINS zum Projekt A20-G10-NI-SH

³³⁸ Umweltbundesamt: Bundesverkehrswegeplan besteht eigene Umweltprüfung nicht (<https://www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/bundesverkehrswegeplan-besteht-eigene>) (Stand: 28.4.2016)

³³⁹ PRINS zum Projekt A20-G10-NI-SH unter Punkt 1.2 Grunddaten und dort unter „Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit“

„Fernstraßennetz im nordwestdeutschen Küstenraum“ (2004) belegen.³⁴⁰ Vor Bremen auf Höhe von Wildeshausen sind es rund 40.000 KFZ pro Werktag. In der Umgebung von Bremen sind es fast 75.000 KFZ pro Werktag. Zwischen Bremen und Hamburg, etwa bei Sittensen, sind rund 40.000 KFZ pro Werktag zu erwarten. Vor Hamburg sind über 80.000 KFZ pro Werktag zu erwarten. Die Verkehre konzentrieren sich also auf die Zentren.

Laut dieser Studie das Landes Niedersachsen führt die A 20 bezogen auf das Jahr 2015 je nach Verlauf im besten Fall zu einer Entlastung Hamburgs zwischen 1,5 und 3 Prozent.

Fazit: Für die wirklich stark durch Verkehr belasteten Streckenabschnitte der A 1 um Bremen und Hamburg, aber auch für die A 1 im Ganzen kann die A 20 kaum eine Entlastung bringen. Überdies ist eine deutlich spürbare Entlastung der A 1 durch deren erfolgten sechsspurigen Ausbau bereits gegeben.

Unabhängig von der nur geringen Entlastungswirkung, die die A 20 für die A 1 haben kann, wäre es theoretisch unter dem im Naturschutzgesetz verankerten Vorsorgeaspekt günstiger, die A 1 als Ost-West-Verbindung im Nordwestdeutschen Raum weiter auszubauen als bisher unbelastete Gebiete neu zu belasten. Nachfolgend einige Zahlen zum Vergleich Neubau und Ausbau von Autobahnen; die Werte beziehen sich auf die gesamte Trassenbreite:³⁴¹

	Neubau (4-spurig)	Ausbau (von 4 auf 6 Spuren)
Flächenbedarf	8 ha/km Flächenbedarf	0,8 ha/km zusätzlicher Flächenbedarf
Verlärmung	300 ha/km neu verlärmte (24.000 KFZ/Tag)	50 ha/km zusätzliche Verlärmung durch 48.000 KFZ/Tag bei bisher 24.000 KFZ/Tag
Emissionsband (Stäube, Abgase)	10 – 20 ha/km neu belastete Flächen	0 ha/km zusätzliche Konzentrationserhöhung
Salzspray	1,5 ha /km neu belastete Flächen	0,5 ha/km zusätzliche Versalzung

Hamburg, Bremen und andere Großstädte sind Verkehrsknotenpunkte. Die Menschen strömen in die Städte zur Arbeit, zum Einkaufen, zu Sport- oder Kulturveranstaltungen. Gütertransporte haben hier ihre Quelle oder ihr Ziel. Hamburg wird immer Verkehrsknotenpunkt bleiben, ebenso Bremen. Eine deutliche Entlastung könnte es nur durch eine möglichst nah gelegene Umgehungsautobahn geben. Aber selbst dann werden die Engpässe bleiben, weil Hamburg und Bremen Ziel bzw. Ausgangspunkt der maßgeblichen Fahrzeugbewegungen sind.

Die Stauprobleme auf der A 1 – insbesondere im Nahbereich der Großstädte Bremen und Hamburg – können durch die A 20 nicht gelöst werden, weil sie kaum durch Kapazitätsengpässe verursacht werden. Vielmehr entspringen sie den Unwägbarkeiten des Verkehrsflusses, wie Unfälle und Verkehrsspitzenzeiten, und der Tatsache, dass Großstädte wie Bremen und Hamburg das Ziel der Verkehrsbewegungen sind. In dem Bericht „Mobilität 2020“ von acatech (2006)³⁴² wird dargestellt, dass selbst bei Unterstellung einer völlig intakten Infrastruktur in den großen Zentralräumen wie Hamburg, Bremen, Ruhrgebiet u. a. auch nach den getätigten Investitionen des Bundesverkehrswegeplans zu den Spitzenstunden (besonders 17 – 18 Uhr) Engpässe zu erwarten sind. Der für die Notwendigkeit der A 20 oft herbeizitierte Stau im Elbtunnel entsteht nach Prof. Kutter von der TU Hamburg, Arbeitsbereich Verkehrssystem und Logistik, zu über 90 Pro-

³⁴⁰ vgl. Fernstraßennetz

³⁴¹ aus: Umweltverträglichkeitsprüfung

³⁴² Mobilität 2020

zent aus den privaten und wirtschaftsseitigen Aktivitäten der Metropolregion Hamburg selbst.³⁴³ Dies bedeutet, dass auch weitere Elbtunnelröhren den Stau kaum gänzlich verhindern können. Eine A 20 kann dies in keinem Fall.

Das zeigt sich auch an der Darstellung der Staugefahr aus dem BVWP-Entwurf. Die Staugefahr im betroffenen Bereich betrifft im Bezugsfall ausschließlich die Zentren Hamburg und Bremen, in geringerem Umfang Oldenburg:³⁴⁴



³⁴³ Wegeplanung

³⁴⁴ Karte aus: BVWP-Entwurf, S. 17

Insgesamt ist die Staugefährdung in Ost-West-Richtung im Norden gering bzw. betrifft nur wenige Stellen – im Vergleich zur Staugefährdung auf den Straßen in ganz Deutschland:³⁴⁵



Im Hinblick auf die wenigen Streckenabschnitte des Autobahnnetzes, die in West-Ost-Richtung verlaufen und auf denen laut Verkehrsprognose zukünftig Staus auftreten könnten, ergibt sich offensichtlich bei Realisierung der Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH keine relevante Entlastungswirkung, denn die Verkehrsbelastung dieser Streckenabschnitte bleibt im Zielnetz 2030 fast unverändert erhalten.³⁴⁶

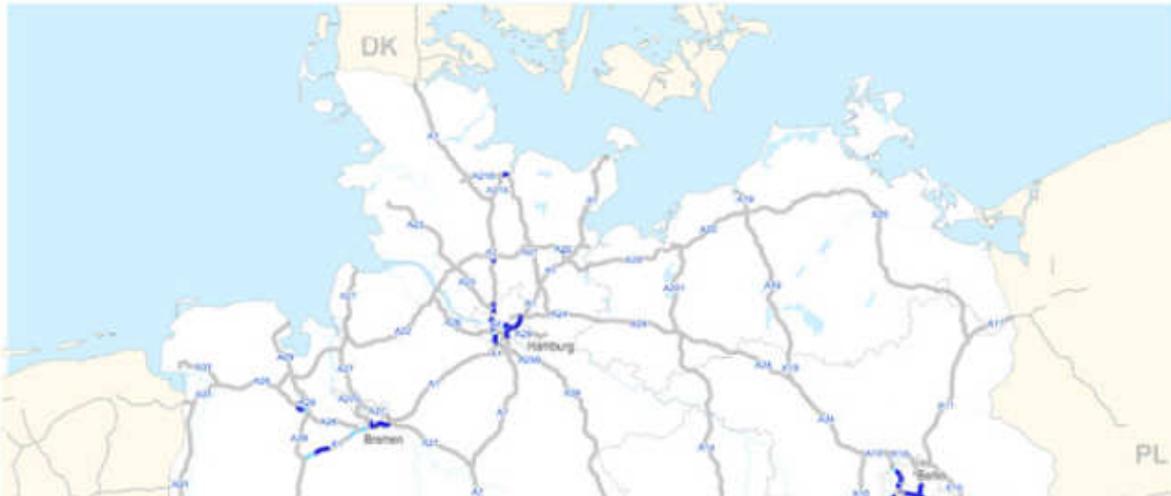
³⁴⁵ Karte aus: BVWP-Entwurf, S. 17

³⁴⁶ Karte aus: BVWP-Entwurf, S. 18

Autobahnabschnitte mit gelegentlicher oder häufiger, kapazitätsbedingter Staugefahr

Netz: Zielnetz 2030 lt. Entwurf BVWP, Verkehrsnachfrage 2030

- häufige Staugefahr (an mehr als 300 Stunden pro Jahr)
- gelegentliche Staugefahr (an mehr als 100 Stunden im Jahr)
- Autobahnnetz (Vordringlicher Bedarf (VB))



Im Gegensatz dazu scheinen offensichtlich viele andere Projekte eine weitaus bessere Entlastungsfunktion zu besitzen, wie der Blick auf das gesamtdeutsche Zielnetz 2030 zeigt:³⁴⁷

³⁴⁷ Karte aus: BVWP-Entwurf, S. 18

Autobahnabschnitte mit gelegentlicher oder häufiger, kapazitätsbedingter Staugefahr

Netz Zielnetz 2030 lt. Entwurf BVWP, Verkehrsnachfrage 2030

- häufige Staugefahr (etwa mehr als 100 Stunden im Jahr)
- gelegentliche Staugefahr (etwa mehr als 10 Stunden im Jahr)
- Autobahnabschnitte (Zielnetz 2030)



Die wenigen stauegefährdeten Abschnitte auf der A 1 bleiben also auch im Zielnetz 2030, sprich: mit der geplanten A 20, nahezu unverändert bestehen.

Im Bereich der durch Verkehr hoch belasteten Großräume können nur lokale Lösungen wie beispielsweise verkehrlenkende Maßnahmen, intelligenter innerstädtischer und stadtumgehender/naher Ausbau der Verkehrswege oder Förderung schienengebundener Zwischentransporte Abhilfe schaffen. Außer Frage steht, dass eine stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf die anderen Verkehrsträger (Bahn und Schiff) ebenfalls deutlich zu einer Entlastung der hoch belasteten Großräume beitragen kann.

Auch zur Entlastung Hamburgs vom Durchgangsverkehr würde nur eine lokale Lösung helfen. Eine Lösungsmöglichkeit wäre eine so genannte Transitspur nach dem Vorbild der Niederlande. Eine solche Transitspur könnte schneller, kostengünstiger und landschaftsschonender umgesetzt werden als eine neu zu bauende A 20. Transitverkehr auf der A 1 und der A 7 könnte damit störungsfrei durch Hamburg geleitet und die dortige Verkehrssituation deutlich verbessert werden. Die A 20 kann das nicht.

Bezogen auf den Entwurf des BVWP 2030 ergeben sich insgesamt folgende Schlussfolgerungen:

- Sofern die vermeintliche Entlastungswirkung der A 20 (Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH) bei der Priorisierung eine Rolle spielt, wird das Ergebnis der Priorisierung aufgrund der Wirkungsverfehlung verfälscht. Dies ist bei einer Überarbeitung zu berücksichtigen und zu korrigieren.
- Um den Grundgedanken und Zielsetzungen des BVWP 2030 gerecht zu werden (Reduzierung des Flächenverbrauchs, Minderung der Lärmbelastung und Emissionen, Ausbau vor Neubau), müssen bei der Priorisierung der Projekte die naheliegenden Ausbaupotenziale berücksichtigt und bewertet werden.
- Die Entlastungsfunktion aller Projekte ist vor dem Hintergrund des angeführten Beispiels (Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH), das die ihm zugeschriebene Entlastungsfunktion eklatant verfehlt, für alle Projekte neu zu prüfen und ggf. zu korrigieren.

3. Unstimmigkeiten und Fehler im PRINS

Die nachfolgend gelisteten Unstimmigkeiten und Fehler in der Projektdokumentation im PRINS sind uns aufgefallen. Bei manchen dieser Fehler ist davon auszugehen, dass sie Einfluss auf die Projektbewertung hatten, so dass diese zu verzerrten oder falschen Ergebnissen gekommen ist.

Die folgenden Feststellungen beziehen sich auf die Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH. Diese Fehler müssen bei der Überarbeitung des BVWP-Entwurfs korrigiert werden.

Ferner ist davon auszugehen, dass ähnliche Fehler auch bei anderen Projekten vorliegen, so dass die Projektdokumentation im PRINS grundsätzlich als korrekturbedürftig erscheint.

3.1. Hinweis auf Gesamtprojekt A20-G10-NI-SH fehlt bei dem Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T1-NI

Die Teilprojekte des Gesamtprojektes A20-G10-NI-SH sind gemäß Aussage im PRINS nur im Gesamtprojekt bewertbar. Deshalb befindet sich auf der Übersichtskarte der Teilprojekte ein deutlicher Hinweis in roter Schrift: „Teilprojekt nur im Gesamtprojekt bewertbar“. Dieser Hinweis fehlt beim Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T1-NI.³⁴⁸ Da im fortlaufenden Text des PRINS zum Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T1-NI jedoch vielfach Bezug zum „Hauptprojekt“ genommen bzw. auf dieses verwiesen wird, muss auch dieses Teilprojekt nur im Gesamtprojekt bewertbar sein. Wir gehen davon aus, dass es sich um ein Versehen handelt, welches behoben werden sollte.

3.2. Verbindungsfunktionsstufe falsch

Wie in den Ausführungen zur Netzwirkung aufgezeigt, handelt es sich bei den Projekten A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH nicht um Projekte der Verbindungsfunktionsstufe 0 oder 1 gemäß RIN.³⁴⁹ Daraus ergibt sich eine fehlerhafte Angabe in den PRINS der Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH einschließlich ihrer Teilprojekte bei dem Punkt „Grunddaten“. Unter Verbindungsfunktionsstufe 0/1 ist fälschlicherweise „ja“ eingetragen. Dort müsste gemäß Bewertung nach RIN „nein“ stehen. Dies müsste korrigiert werden.

³⁴⁸ PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T1-NI/A20-G10-NI-SH-T1-NI.html>)

³⁴⁹ vgl. RIN

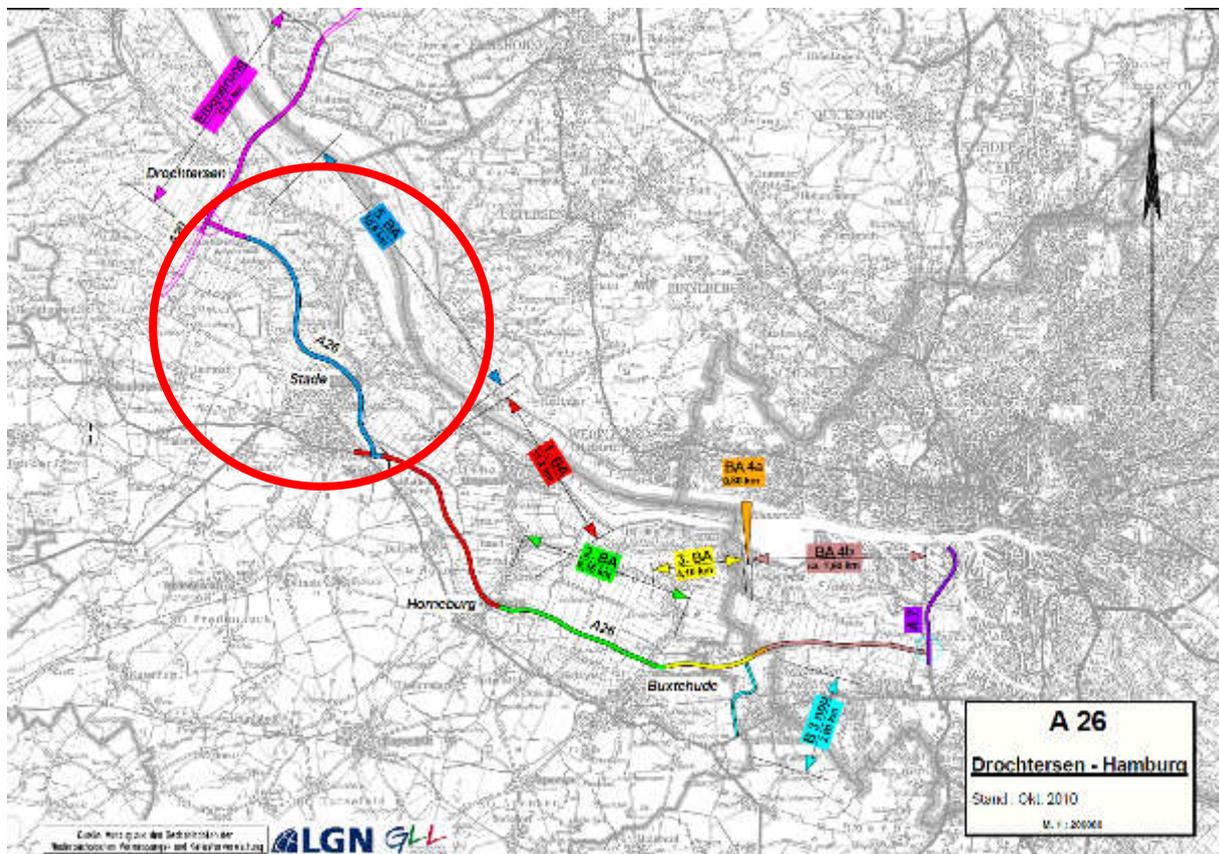
3.3. Irreführende Angaben zu den Planungsständen bei Projekt A20-G10-NI-SH

Die Angaben zu den Planungsständen des Hauptprojektes A20-G10-NI-SH sind fehlerhaft oder zumindest missverständlich. Dort steht: „Planfeststellungserörterung stattgefunden am 25.04.2013, Vorentwurf in Bearbeitung seit 31.03.2008“.³⁵⁰

Von den 11 Teilprojekten des Projektes A20-G10-NI-SH hat lediglich bei zwei Teilprojekten eine Planfeststellungserörterung stattgefunden. Bei allen anderen neun Teilprojekten hat eine Planfeststellungserörterung nicht stattgefunden. Drei der neun Teilprojekte befinden sich im Planfeststellungsverfahren. Für sechs Teilprojekte ist noch kein Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden. Die stark reduzierten Angaben sind irreführend und müssen stärker differenziert werden.

3.4. Teilstück der A 26 fälschlicherweise in A 20 übernommen

Der 5. Abschnitt der geplanten A 26 von Stade bis Drochtersen (K 28) wurde fälschlicherweise als Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T11-NI in das Gesamtprojekt A20-G10-NI-SH übernommen. Dieses Teilprojekt ist ein Abschnitt der A 26 und hat planerisch nichts mit der A 20 zu tun. Die Abschnitte der A 26 zeigt nachfolgender Plan (der rote Kreis markiert den Abschnitt 5 der eigenständigen A 26).³⁵¹



Eine Aufnahme dieses Teilstücks der A 26 ist nicht sachgerecht. Es muss davon ausgegangen werden, dass die fehlerhafte Übernahme des Abschnitts 5 der A 26 in das Projekt A20-G10-NI-SH zu einer fehlerhaften Bewertung des Gesamtprojektes führt. Aus diesem Grund ist die Bewertung des Projektes A20-G10-NI-SH ohne das Teilstück der A 26 komplett neu durchzuführen.

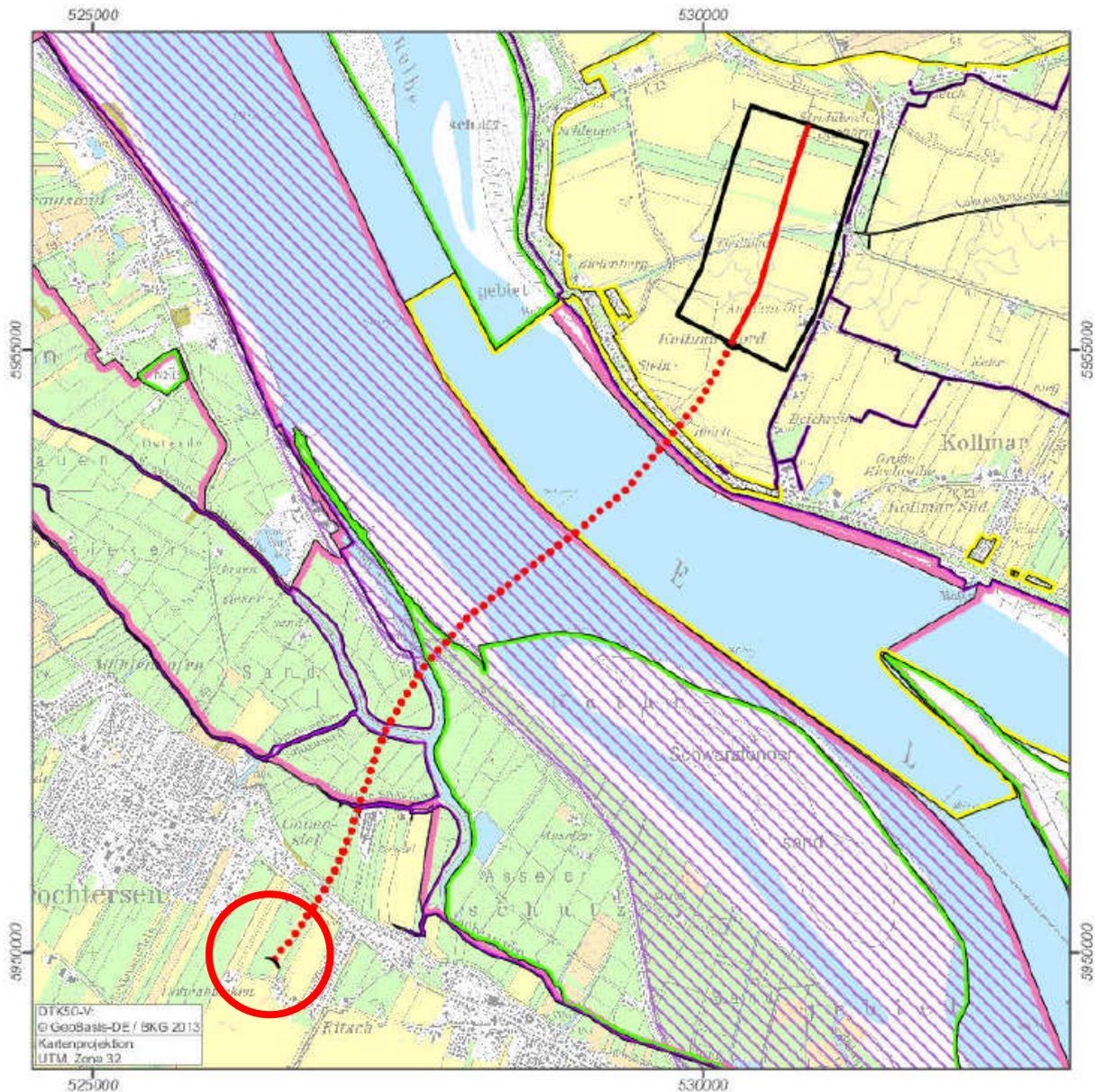
³⁵⁰ PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html>)

³⁵¹

(http://www.strassenbau.niedersachsen.de/live/institution/mediadb/mand_1/psfile/zoombild/10/___bersicht4cac7289bb332.jpg)

3.5. Falsche Abgrenzung des Teilprojektes A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH

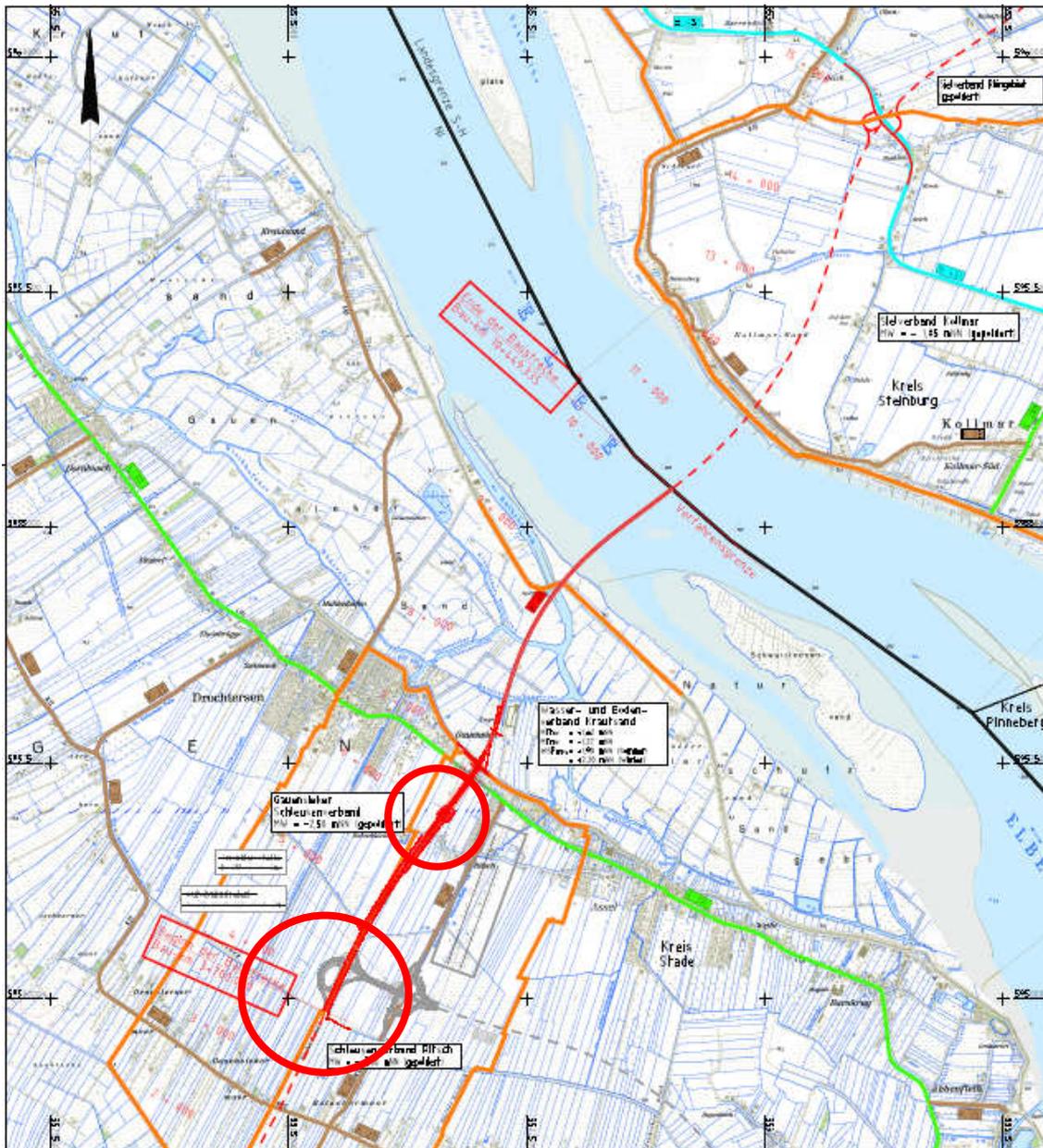
Das Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH ist falsch abgegrenzt. Die falsche Abgrenzung betrifft das südwestliche Ende und stellt sich wie folgt dar (siehe roter Kreis):³⁵²



Der planfestgestellte Abschnitt ist deutlich um ca. 3 km nach Südwesten verlängert (der große rote Kreis markiert das Abschnittsende, der kleine rote Kreis markiert das Ende des Teilprojektes A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH im PRINS):³⁵³

³⁵² PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH/A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH.html>)

³⁵³ NLSStBV (<http://www.strassenbau.niedersachsen.de/image/200/128564>)



Die fehlerhafte Abgrenzung des Teilprojektes A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH ist zu korrigieren. Mögliche Auswirkungen auf das Gesamtprojekt sind zu überprüfen.

3.6. Aufnahme eines Teilprojektes in das Projekt A20-G10-NI-SH, das einen planfestgestellten Abschnitt überlagert

In das Gesamtprojekt A20-G10-NI-SH wurde ein Teilprojekt aufgenommen, von dem es keine offizielle Kenntnis gibt. Dabei handelt es sich um das Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T8-NI-SH. Dieses Teilprojekt überlagert den planfestgestellten Bereich des Teilprojektes A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH. Die fehlerhafte Darstellung ist zu korrigieren.

4. Fazit und abschließende Bewertung

Der Entwurf des BVWP 2030 enthält etliche gute Ansätze. Dazu zählen u. a.

- der Vorrang von Erhalt vor Ausbau und Neubau,
- die stärkere Priorisierung von Projekten,
- die Konzentration auf Engpassbeseitigung,
- die Prüfung von Alternativen,
- die Begrenzung der Lärm- und Schadstoffbelastung
- die stärkere Gewichtung des Klimaschutzes,
- die Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft sowie der Erhalt verkehrsarmer unzerschnittener Räume
- die umfängliche Erfassung der Umweltbelange
- das Projektinformationssystem (PRINS)

Leider gelangt der BVWP-Entwurf in vielen dieser Punkte über eine bloße Absichtserklärung kaum hinaus. Zahlreiche Anforderungen und Kernzielsetzungen, die in der Grundkonzeption des BVWP festgeschrieben sind und die im Textteil des BVWP-Entwurfs angesprochen werden, bleiben in der faktischen Umsetzung unberücksichtigt und unerfüllt.

So will der BVWP-Entwurf auch weiterhin mehr Finanzmittel in den Neu- und Ausbau von Straßen investieren als in Schienenprojekte. Die starke Schwerpunktsetzung auf die Straße verhindert einen zukunftsgerichteten Klimaschutz. Die Reduzierungsziele zu Lärmbelastung und Schadstoffen sowie zum Flächenverbrauch werden dadurch vollständig verfehlt. Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung und Bewertung der Projekte im Sinne einer bedarfsgerechten Gesamtnetzplanung wird stark vernachlässigt. Mit der Einstellung der allermeisten Projekte in den Vordringlichen Bedarf ist von einer Priorisierung gemäß des nationalen Prioritätenkonzepts wenig geblieben. Die im Rahmen der SUP vorgeschriebene Ermittlung und Prüfung von Alternativen findet praktisch nicht statt. Der Entwurf des BVWP 2030 verfehlt zahlreiche der gesetzten Umweltziele vollumfänglich.

Immerhin ist die Erfassung der Umweltbelange recht gelungen, und auch das PRINS gibt einen guten ersten Überblick über die einzelnen Projekte.

Es ist kaum zu bezweifeln, dass nach Auswertung der Stellungnahmen zum BVWP-Entwurf noch Änderungen vorgenommen werden müssen. Nach unserer Einschätzung werden diese Änderungen erheblich sein.

Um die im BVWP-Entwurf gesteckten Umweltziele einhalten zu können, sind Änderungen im Bewertungsverfahren notwendig. Diese betreffen zum einen den Einfluss der monetarisierten Zeitgewinne und Transportsenkungskosten, die gleich mehrfach angesetzt und dadurch weiterhin viel zu hoch gewichtet werden. Insbesondere der Zeitgewinn, der Straßenprojekten zugesprochen wird, ist in der Summe nicht zu verzeichnen, weil die Straßennutzer gleich bleibend viel Zeit auf der Straße verbringen, folglich die „gewonnene“ Zeit durch die Wahl weiter entfernt gelegener Zielen „verfahren“. Somit bewirkt die mehrfache Einrechnung von Zeitgewinnen mindestens drei Dinge, die der neue BVWP gerade nicht wollte: Verlagerung von Verkehr auf die Straße, Erhöhung des Ausstoßes von klimaschädlichen Gasen und Verstärkung der Lärmbelastung.

Eine zwingend notwendige Änderung im Bewertungsverfahren betrifft auch die Einrechnung bisher nicht monetarisierter Umweltschäden. Dazu zählen die Zerschneidung von verkehrsarmen, unzerschnittenen Räumen ($UZR \geq 100 \text{ km}^2$), von unzerschnittenen Funktionsräumen (Kernräumen und Großräumen), von Lebensraumkorridoren nationaler Bedeutung sowie die direkte Inanspruchnahme von Schutzgebieten.

Wir gehen davon aus, dass die Ergebnisse des Konsultationsprozesses in Form eines Berichtes zum Beteiligungsverfahren veröffentlicht werden.³⁵⁴ Dabei muss die Abwägung allgemeinverständlich und nachvollziehbar sein. Wir halten eine erneute Auslegung des BVWP-Entwurfs für erforderlich, wenn die sich aufgrund des Konsultationsverfahrens ergebenden Änderungen in den Entwurf eingearbeitet worden sind.

4.1. Zusammenfassende Bewertung des Projektes A 20 (A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH)

Die A 20 ist aufgrund ihrer schwachen Verkehrsbelegung, des niedrigen NKV und der außergewöhnlich hohen Umweltbetroffenheit nach den eigenen Schwerpunktsetzung im BVWP-Entwurf dem Weiteren Bedarf zuzuordnen.

Die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf im Entwurf des BVWP 2030 erfolgte aufgrund der vermeintlichen Funktion für die Hinterlandanbindung der Seehäfen und der nur mutmaßlich hohen Raumwirksamkeit.

In unserer Stellungnahme haben wir nachgewiesen, dass es methodisch unzulässig ist, die Hinterlandanbindung als explizites Kriterium zur Bewertung von Projekten heranzuziehen. Außerdem haben wir dargelegt, dass die A 20 aufgrund ihrer Ost-West-Ausrichtung keine Funktion für die Hinterlandanbindung der Seehäfen entfaltet und dass die straßenseitige Anbindung des überwiegend südlich und südöstlich gelegenen Hinterlandes über die vorhandenen Autobahnen A 29, A 27, A 1 und A 7 bereits gewährleistet ist. Faktisch gibt es hinsichtlich des Verkehrsträgers Straße keine Probleme bezüglich der Hinterlandanbindung der Seehäfen.

Probleme bei der Hinterlandanbindung bestehen indes bei den Schienenknoten Bremen und Hamburg. Der BVWP-Entwurf will diese Probleme mit den folgenden Projekten lösen, die im BVWP-Entwurf gelistet sind (ohne fertige Projekte, die bereits in den Bezugsfall aufgenommen wurden):

Maßnahme Verkehrsträger Schiene	Projekt im BVWP-Entwurf
[Realisierung Y- bzw. X-Trasse im Dreieck Hamburg – Bremen – Hannover] Variante Alpha E (s. u.)	Projekt Nr. 2-003-V02 (2-003-V01) Einstufung: (VB) NKV: (2,2) Engpassbeseitigung: (ja) „Im Dialogforum Schiene Nord wurde 2-003-V02 als bevorzugte Variante gewählt. Aufgrund fehlender Planung kann sie erst im Nachgang bewertet werden. Im PRINS wird stellvertretend die Bewertung 2-003-V01 dargestellt.“ ³⁵⁵ Projekt Nr. 2-003-V02 Einstufung: Potentieller Bedarf
Maßnahmen zur Entlastung des Eisenbahnknotens Hamburg	Projekt Nr. N28 Einstufung: Laufend und fest disponiert ³⁵⁶
Hinterlandanbindung JadeWeserPort „Amerikalinie“ – Maßnahme zur Entlastung des Eisenbahnknotens Hamburg	Projekt Nr. N03 Einstufung: Laufend und fest disponiert Im Bau ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/Langwedel – Uelzen Bezugsfall: ABS Oldenburg – Wilhelmshaven; nicht Bezugsfall: Elektrifizierung Langwedel – Uelzen (siehe Pr-Nr. 2-003-V02) ³⁵⁷
Ausbaumaßnahmen im Raum Hamburg/Bremerhaven – Hannover auf Basis der vom "Dialogforum Schiene Nord" gewählten erweiterten Alternative "Alpha E"	Projekt Nr. 2-003-V02 Einstufung: Potentieller Bedarf ³⁵⁸

³⁵⁴ vgl. BVWP-Entwurf, S. 46f.

³⁵⁵ BVWP-Entwurf, S. 165

³⁵⁶ BVWP-Entwurf, S. 163

³⁵⁷ BVWP-Entwurf, S. 161

³⁵⁸ BVWP-Entwurf, S. 172

Maßnahme Verkehrsträger Schiene	Projekt im BVWP-Entwurf
ABS Cuxhaven – Stade, geeignet zur Umfahrung des Eisenbahnknotens Bremen	Projekt Nr. 2-047-V01 Einstufung: Potentieller Bedarf ³⁵⁹
Knoten Hamburg	Projekt Nr. K-002-V01 Einstufung: Potentieller Bedarf ³⁶⁰

An dieser Stelle wird deutlich, dass mindestens zwei Schienenprojekte (2-003-V02 und K-002-V01), die für den reibungslosen Abtransport der Güter aus den Seehäfen dringlich sind, in der Kategorie Potentieller Bedarf auf der Reservebank abgestellt sind, während das Straßenprojekt A 20, das nur einen marginalen Nutzen für die Hinterlandanbindung der Seehäfen hat, im Vordringlichen Bedarf steht. Außerdem sind einige kleinere, schnell zu realisierende Maßnahmen, welche die überlasteten Schienenknoten in Hamburg und Bremen entlasten könnten, gar nicht erst in den BVWP aufgenommen worden. Dazu zählen die Projekte 1-039, 1-040 und 1-041, drei Varianten von ABS Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg, sowie die Projekte 1-042 und 1-043, zwei Varianten von ABS Bremerhaven – Cuxhaven.

Wir zeigen ebenfalls auf, dass die A 20 im Gesamtnetz von untergeordneter Bedeutung ist und nicht einmal die Kriterien der Verbindungsfunktionsstufen 0 oder 1 erfüllt. Auch eine Funktion der A 20 als Europäische Verbindung ist nicht gegeben. Entsprechend ist sie nicht im Kernnetz der transeuropäischen Verkehrsnetze enthalten. Eine spürbare Entlastung von Streckenabschnitten der A 1 um Bremen und Hamburg, aber auch für die A 1 im Ganzen kann die A 20 nicht bewirken.

Die Raumwirksamkeit wurde fälschlicherweise als hoch eingestuft. Tatsächlich ist die Raumwirksamkeit der A 20 inklusive aller ihrer Teilprojekte nach den Resultaten der Raumwirksamkeitsanalyse (Modul C) und ausweislich der Dokumentation im PRINS maximal als mittel einzustufen. Alle Teilprojekte der A 20 haben nach den Ergebnissen der Analyse eine mittlere bis geringe Raumwirksamkeit. Die Angabe einer hohen Raumwirksamkeit in der Projektliste des BVWP-Entwurfs entbehrt mithin jeder analytischen und faktischen Grundlage. Die A 20 ist lediglich von mittlerer Raumwirksamkeit.

Damit entfallen die Kriterien, welche im BVWP-Entwurf als Begründung und Rechtfertigung für die Einstufung der A 20 (A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH) in den Vordringlichen Bedarf herangezogen worden sind. Die A 20 gehört maximal in den Weiteren Bedarf.

Hinzu kommt, dass die A 20 die höchsten Umweltschäden aller Projekte im BVWP hervorrufen würde. Diese Umweltschäden würden mit rund 760 Mio. Euro zu Buche schlagen. Die Ziele des BVWP, den Klimaschutz angemessen zu berücksichtigen und verkehrsarme unzerschnittene Räume zu erhalten, würden damit vollends unterlaufen. Aufgrund ihrer hochgradigen Umweltschädlichkeit bei minimalem Nutzen ist somit auch eine Streichung der A 20 aus dem BVWP gerechtfertigt.

Der BVWP kann nur dann den an ihn gestellten Anforderungen gerecht werden und er kann nur dann seine festgeschriebenen Ziele erfüllen, wenn er Projekte wie die A 20 (A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH) aus dem Vordringlichen Bedarf entfernt und sie entweder in den Weiteren Bedarf einstuft oder vollständig auf sie verzichtet.

³⁵⁹ BVWP-Entwurf, S. 175

³⁶⁰ BVWP-Entwurf, S. 175

Mit freundlichen Grüßen



i. A. Uwe Schmidt, Pressesprecher

Bearbeitet von:

Susanne Grube

Kirsten Erwentraut

Wim Deekens

Stephan Selle

Anlagen

Koordinationskreis der Initiativen gegen die A 22/ Arbeitsgruppe ‚Verkehrliche Alternativen‘: Verkehrliche Alternativen zur Küstenautobahn A 22. Einführung, Verkehrsvermeidung, Schiene, Wasserweg, Straße, Karte mit Verkehrlichen Alternativen. Mai 2010

Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A22/20: Küstenautobahn A22/20. Nutzenanalyse ihrer Funktion als Hinterlandanbindung der Seehäfen. Juni 2011

Quellenverzeichnis

Abschätzung von Verkehrsmengen:

BVU/ISL: Abschätzung von Verkehrsmengen aus dem Seehafen-Hinterlandverkehr für eine Küstenautobahn A 22 im Jahre 2020. Endbericht. September 2003

Auf der Suche nach den Containern, in: taz.nord, 9./10.4.2016, S. 53-57

BDB, 18.3.2016:

Pressemitteilung: BDB bewertet Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030: „Wichtige Projekte an Rhein, Main, Mosel, Neckar und Donau sowie an den Kanälen sind im Plan enthalten!“

(<http://binnenschiff.de/content/pressemitteilung/bdb-bewertet-entwurf-des-bundesverkehrswegeplans-2030-wichtige-projekte-an-rhein-main-mosel-neckar-und-donau-sowie-an-den-kanaelen-sind-im-plan-enthalten/>) (Stand: 14.4.2016)

BMVI:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ([ww.bmvi.de/DE/Home/home_node.html](http://www.bmvi.de/DE/Home/home_node.html)) (Stand: 28.4.2016)

BR.de:

Bayerischer Rundfunk (Hrsg.): BR.de (<http://www.br.de/index.html>) (Stand: 25.4.2016)

bremenports:

bremenports GmbH & Co. KG (Hrsg.): bremenports Bremerhaven/Bremen (<http://www.bremenports.de/standort>) (Stand: 11.4.2016)

Bundesanstalt für Straßenwesen:

Bundesanstalt für Straßenwesen: Manuelle Straßenverkehrszählung 2010 - Ergebnisse auf Bundesautobahnen - Stand 11.11.2011

BVerwG, Nr. 17/2016:

Bundesverwaltungsgericht: Pressemitteilung Nr. 17/2016, 16.03.2016
(<http://www.bverwg.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung.php?jahr=2016&nr=17>) (Stand: 14.4.2016)

BVWP-Entwurf:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Bundesverkehrswegeplan 2030. Entwurf März 2016

Daehre-Bericht:

Bericht der Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“. Vorsitzender der Kommission: Karl Heinz Daehre. Dezember 2012

Destatis/Statistisches Bundesamt:

Statistische Bundesamt (Hrsg.): Destatis/Statistisches Bundesamt (<https://www.destatis.de/DE/Startseite.html>) (Stand: 18.4.2016)

Deutscher Bundesrat, Drucksache 330/15:

Deutscher Bundesrat: Drucksache 330/15. Antrag des Landes Niedersachsen. Entschließung des Bundesrates: "Bundesverkehrswegeplan 2015-2030". 29. Juli 2015

Deutscher Bundestag, Drucksache 17/13375:

Deutscher Bundestag, 17. Wahlperiode: Drucksache 17/13375. Schriftliche Fragen mit den in der Woche vom 29. April 2013 eingegangenen Antworten der Bundesregierung. 03. 05. 2013
(<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/133/1713375.pdf>) (Stand: 14.4.2016)

Deutscher Bundestag, Drucksache 18/4045:

Deutscher Bundestag, 18. Wahlperiode: Drucksache 18/4045. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE. – Drucksache 18/3907 – Bundesverkehrswegeplan 2015 – Prüfung und Konsolidierung der angemeldeten Verkehrsprojekte (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/2061). 18.02.2015 (<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/040/1804045.pdf>) (Stand: 14.4.2016)

Die wundersame Auferstehung des Pleitehafens, in: Die Welt (Online-Ausgabe), 5.4.2016

(<http://www.welt.de/wirtschaft/article154035635/Die-wundersame-Auferstehung-des-Pleitehafens.html>) (Stand: 18.4.2016)

Einordnung der Studie:

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL): Einordnung der Studie „Küstenautobahn A 22/20 – Nutzenanalyse ihrer Funktion als Hinterlandanbindung der Seehäfen“ des Koordinationskreises der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22/20. September 2011

Entwurf Raumwirksamkeitsanalyse:

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung/Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Entwurf. Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse
Bundesverkehrswegeplanung 2015. 18.3.2014

Erarbeitung eines Konzepts:

Bosch & Partner GmbH/TU Berlin/Planco Consulting GmbH/Dr. Dammert & Steinforth Rechtsanwälte: FE-Vorhaben 96.0904/2007. Erarbeitung eines Konzepts zur „Integration einer Strategischen Umweltprüfung in die Bundesverkehrswegeplanung“. Endbericht Juli 2010

EU-Weißbuch Verkehrssystem:

Europäische Kommission: Weißbuch. Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem. KOM (2011) 144 endgültig. März 2011

Fernstraßennetz:

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co KG, Planungsgruppe Ökologie + Umwelt GmbH und Bosch & Partner GmbH: Fernstraßennetz im Nord-Westdeutschen Küstenraum. Vergleich der verkehrswirtschaftlichen und umweltbezogenen Wirkungen der A 20 von der A 26 bis Sittensen (A 1) und A 22 von der A 20/A 26 bis Westerstede (A 28). Im Auftrag des Landes Niedersachsen, vertreten durch Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau. 2004

FIS:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Forschungs-Informationssystem FIS. Mobilität und Verkehr. (<http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/1/>) (Stand: 4.4.2016)

Fortschritt:

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen/bremenports GmbH & Co. KG: Fortschritt. Richtung. Zukunft. Hafenkonzept 2020/25 Bremen/Bremerhaven. O. J.

Google Maps:

Google Inc. (Hrsg.). Google Maps (<https://www.google.de/maps/>) (Stand: 27.4.2016)

Grundkonzeption:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015. Bedarfsgerecht – transparent – herausfordernd. 2014

Hafenkooperation als Zukunftsstrategie?

Arbeitnehmerkammer Bremen: Hafenkooperation als Zukunftsstrategie? Der JadeWeserPort und seine Auswirkungen auf die bremischen Häfen. Eine Information. O. J.

Hamburg hält Kurs:

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation/Hamburg Port Authority (Hrsg.): Hamburg hält Kurs. Der Hafentwicklungsplan bis 2025. Oktober 2012

ISL bestätigt:

Grube, Susanne/Strass, Volker: ISL bestätigt überwiegend die Nutzenanalyse der A-20-Gegner zur Hinterlandanbindung. Kritik läuft ins Leere. In: Waterkant Nr. 4, 26. Jg., Dezember 2011, S. 33f. (http://wp.a22-nie.de/wp-content/uploads/2012/01/Waterkant_2011-04_Auszug_A-22-Hinterlandanbindung_Kritik-ISL.pdf) (Stand: 11.4.2016)

ISL beteiligt an Machbarkeitsstudie zum Ausbau des JadeWeserPort [sic], 18.2.2016 (<https://www.isl.org/de/news/isl-beteiligt-an-machbarkeitsstudie-ausbau-jadeweserport>) (Stand: 18.4.2016)

Janßen, Hans-Joachim, MdL: Bau der A 20 steht in den Sternen (<http://www.hanso-jansen.de/presse/meldung/artikel/bau-der-a20-steht-in-den-sternen.html>) (Stand: 21.4.2016)

JWP:

JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG (Hrsg.): JadeWeserPort (<http://www.jadeweserport.de/nc.html>) (Stand: 5.4.2016)

Kapazitätsanalyse von Hinterlandanbindungen:

Frass, Johannes: Kapazitätsanalyse von Hinterlandverbindungen ausgewählter europäischer Seehäfen. Hrsg. von den Professoren des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik. Schriftenreihe des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik Nr. 4 (2006 VER). 2006

Koalitionsvertrag:

Deutschlands Zukunft gestalten. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD. 18. Legislaturperiode.

Kompendium A 20:

Schutzgemeinschaft ländlicher Raum Nord-West e. V./Verkehrsclub Deutschland e. V., Landesverband Niedersachsen (Hrsg.): Kompendium Autobahn A 20 von Westerstede bis Drochtersen. 2016 (<http://www.kompendium-a20.de/index.html>) (Stand: 20.4.2016)

Konsultationsverfahren:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Bericht zum Konsultationsverfahren zur Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplans 2015. Zusammenfassende Dokumentation der Stellungnahmen und deren Berücksichtigung. 2014

Machbarkeitsstudie JWP II:

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (Hrsg.): 042_Anhang_Machbarkeitsstudie_Kurzfassung.pdf (PDF) (<http://www.mw.niedersachsen.de/aktuelles/presseinformationen/ergebnis-machbarkeitsstudie-jadeweserport-ii-liegt-vor-140963.html>) (Stand: 18.4.2016)

Maritimes Trendbarometer:

Corporate & Investment Banking UniCredit Bank AG: 4. Maritimes Trendbarometer. Ergebnisse. Februar 2010

Masterplan:

Die Bundesregierung, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Masterplan Güterverkehr und Logistik. September 2008

Mehr Container für Deutschland:

Container Terminal Wilhelmshaven/JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG (Hrsg.): Mehr Container für Deutschland (<http://www.mehrcontainerfuerdeutschland.de/mehr-container-fuer-deutschland/>) (Stand: 5.4.2016)

Methodenhandbuch:

PTV Planung Transport Verkehr AG/ PTV Transport Consult GmbH/ TCI Röhling – Transport Consulting International/Mann, Hans-Ulrich Mann: Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030. FE-Projekt-Nr.: 97.358/2015. Entwurfsfassung. 2016

Mobilität 2020:

acatech – Konvent für Technikwissenschaften der Union der deutschen Akademien der Wissenschaften e.V.: Mobilität 2020. Perspektiven für den Verkehr von morgen. Schwerpunkt: Straßen- und Schienenverkehr. (acatech berichtet und empfiehlt, Nr. 1). 2006

Nachhaltigkeitsaspekte:

ProgTrans AG/ Prognos AG: Schlussbericht. Nachhaltigkeitsaspekte der nationalen Seehafenkonzeption. FKZ: 905 96 159/02. Im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. Juni 2006

Nationales Hafenkonzert:

Die Bundesregierung: Nationales Hafenkonzert für die See- und Binnenhäfen 2015

NDR.de:

Norddeutscher Rundfunk (Hrsg.): NDR.de (<http://www.ndr.de>) (Stand: 18.4.2016)

Niedersächsischer Landtag, Drucksache 17/1603:

Niedersächsischer Landtag, Drucksache 17/1603: Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung mit Antwort – Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers und Gabriela König (FDP), eingegangen am 20.05.2014 // Antwort der Landesregierung, 12.6.2014

Niedersächsisches Hafenkonzert:

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: Das niedersächsische Hafenkonzert. Die wichtigsten Fakten im Überblick. März 2007

NI-MW:

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (Hrsg.): Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (<http://www.mw.niedersachsen.de/startseite/>) (Stand: 18.4.2016)

NLStBV:

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Hrsg.): Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=20980&psmand=135) (Stand: 28.4.2016)

Notruf Hafenkante. In: Der Spiegel 15/2016, S. 54-57

Nutzenanalyse A20/A22:

Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A22/20: Küstenautobahn A22/20. Nutzenanalyse ihrer Funktion als Hinterlandanbindung der Seehäfen. Juni 2011

Spiegel Online:

SPIEGEL ONLINE GmbH/Ein Unternehmen der SPIEGELnet GmbH (Hrsg.): Spiegel Online (<http://www.spiegel.de/>) (Stand: 18.4.2016)

Port of Hamburg:

Hafen Hamburg Marketing e.V. (Hrsg.): Port of Hamburg (<https://www.hafen-hamburg.de/de>) (Stand: 11.4.2016)

PRINS:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (<http://www.bvwp-projekte.de/>) (Stand: 7.4.2016)

RIN:

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Verkehrsplanung: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN. Ausgabe 2008

Lübecker Nachrichten online:

Lübecker Nachrichten GmbH (Hrsg.): LNOnline (<http://www.ln-online.de/>) (Stand: 18.4.2016)

Schreiben des Ministeriums:

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen an das Bundesverkehrsministerium. Betreff: Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen, 18.11.2013

Seehafenkooperation:

Prof. Dr. Frank Ordemann: Szenario für eine Seehafenkooperation im Bereich des Containerverkehrs. Eine Alternative zur Vertiefung der Flussmündungen von Elbe und Weser. Studie im Auftrag des WWF Deutschland. Mai 2013

Seehafen-Hinterlandverkehr JWP:

Deiters, Jürgen: Seehafen-Hinterlandverkehr des geplanten Container-Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven (Jade-Weser-Port) und die möglichen Auswirkungen auf den Raum Osnabrück. Auswertung vorliegender Gutachten und sonstiger Untersuchungen im Auftrag des Landkreises Osnabrück. September 2007

Seeverkehrsprognose:

MWP GmbH/IHS/Uniconsult/Fraunhofer CML: Seeverkehrsprognose 2030. Forschungsbericht FE-Nr. 96.980-2011. Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzumlegung auf die Verkehrsträger. Los 2 (Seeverkehrsprognose). Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. 9. Mai 2014

tagesschau.de:

Norddeutscher Rundfunk)/ARD (Hrsg.): tagesschau.de (<http://www.tagesschau.de/>) (Stand: 28.4.2016)

The Impact:

OECD/International Transport Forum: The Impact of Mega-Ships. 2015

Umschlagpotenzial:

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik/IHS Global Insight Deutschland GmbH/Raven Trading: Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens für die Jahre 2015, 2020 und 2025. Endbericht. Oktober 2010

Umweltbundesamt:

Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), dieses vertreten durch die Präsidentin des Umweltbundesamtes (Hrsg.): Umweltbundesamt (<https://www.umweltbundesamt.de/>) (Stand: 28.4.2016)

Umweltverträglichkeitsprüfung:

Die Umweltverträglichkeitsprüfung von Großprojekten. Beiträge zur Umweltgestaltung, A 97. 1985

Verkehrsgutachten JWP:

INROS-LACKNER Consulting Group/Thalen Consult/Ingenieur-Consult für Bahn- und Verkehrstechnik Hamburg GmbH: Verkehrsgutachten zur Hinterlandanbindung des Jade-Weser-Port. 2003

Verkehrsverflechtungsprognose 2030:

BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH/ Intraplan Consult GmbH/Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG/ Planco Consulting GmbH: Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Schlussbericht. Forschungsbericht FE-Nr.: 96.0981/2011. Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Los 3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen unter Berücksichtigung des Luftverkehrs. Auftraggeber: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. 11. Juni 2014

Vorboten:

Vorboten der Krise: Container machen Verluste. In: Deutsche Wirtschaftsnachrichten, 7.3.2016 (<http://deutsche-wirtschafts-nachrichten.de/2016/03/07/vorboten-der-krise-container-machen-verluste/>) (Stand: 18.4.2016)

Vorlage Nr. 18/391-L:

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen: Vorlage Nr. 18/391-L für die Sitzung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen am 26.06.2013. Anmeldungen des Landes Bremen zum Bundesverkehrswegeplan 2015. 30.5.2013

Wirtschaftsverband Weser:

Wirtschaftsverband Weser e. V. (Hrsg.): weser-online (<http://www.weser.de/index.php?id=1>) (Stand: 24.4.2016)

Wegeplanung:

„Wegeplanung verfehlt strategische Ziele – Ein Bundesverkehrskonzept tut Not!“ Informationen zur Raumentwicklung, Heft 6. 2004