

Die Raumwirksamkeitsanalyse im BVWP 2030

Anmerkungen von Kirsten Erwentraut M. A.

Stand: 17.3.2020

Inhaltsverzeichnis

1	Der nordwestdeutsche Küstenraum in der Raumwirksamkeitsanalyse des BVWP 2030.....	2
1.1	Ergebnis	6
2	Methodische Mängel der Raumwirksamkeitsanalyse im BVWP 2030.....	6
2.1	Methodischer Mangel: Topographie und Luftliniengeschwindigkeit	6
2.1.1	Ergebnis	7
2.2	Methodischer Mangel: Verkehrsnachfrage.....	7
2.2.1	Ergebnis	8
3	Analyse der An- und Verbindungsqualitäten im Güterverkehr.....	9
3.1	Ergebnis	12
4	Analyse der Erreichbarkeiten im Güterverkehr	13
4.1	Ergebnis	16
5	Fazit	17

1 DER NORDWESTDEUTSCHE KÜSTENRAUM IN DER RAUMWIRKSAMKEITSANALYSE DES BVWP 2030

Das im BVWP 2030 angewendete Verfahren der Raumwirksamkeitsanalyse von Verkehrsprojekten wird im „Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030“ beschrieben.

Hier werden auch die An- und Verbindungsqualitäten des nordwestdeutschen Küstenraumes analysiert und dargestellt. Die Bewertungen von „sehr gut“ bis „unzureichend“ erfolgen anhand der Luftliniengeschwindigkeiten im motorisierten Individualverkehr. Handlungsbedarf besteht laut „Methodenhandbuch“ erst dann, wenn eine Verbindung die Note „ausreichend“ oder schlechter bekommt:¹

Tabelle 136: Stufen der Angebotsqualität

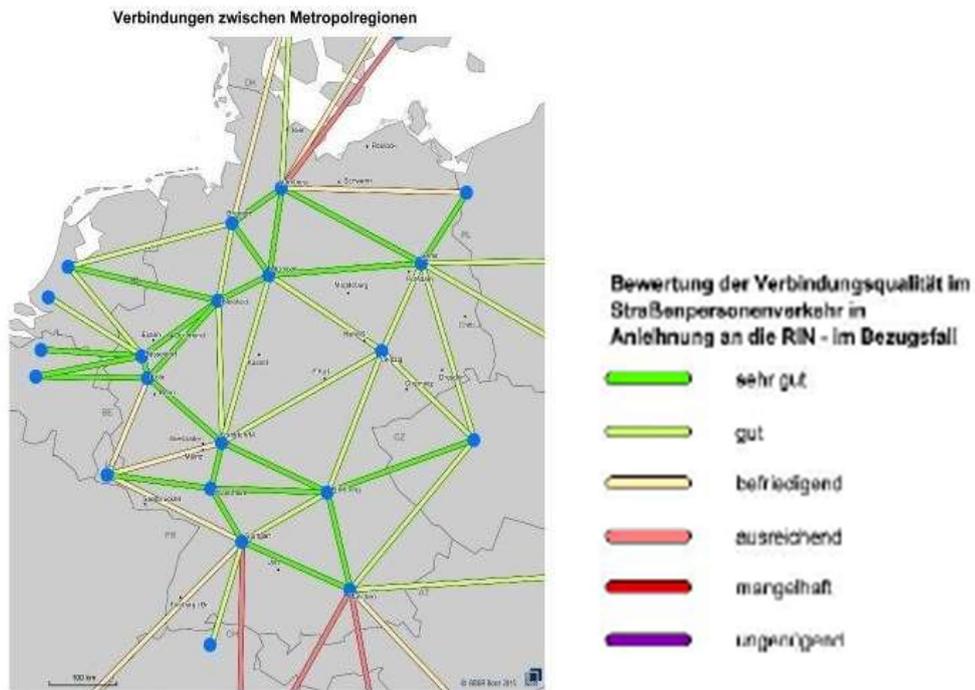
SAQ	Beschreibung
A	sehr gute Qualität
B	gute Qualität
C	befriedigende Qualität
D	ausreichende Qualität
E	mangelhafte Qualität
F	unzureichende Qualität

Der Analyse zufolge gibt es im nordwestdeutschen Küstenraum auf bundesdeutschem Gebiet keine defizitäre Straßenverbindung zwischen Metropolregionen, die einen Handlungsbedarf auslösen würde. Alle Verbindungen entsprechen der SAQ-Stufe C oder einer besseren Stufe, sind also von befriedigender bis sehr guter Qualität. Die einzige Verbindung der SAQ-Stufe E ist zum einen grenzüberschreitend und führt zum anderen über die Ostsee, so dass hier „besondere topographische Bedingungen“ vorliegen, worauf das „Methodenhandbuch“ ausdrücklich hinweist:²

¹ PTV Group/TCI Röhling/Mann, Hans-Ulrich: Methodenhandbuch zum BVWP 2030. FE-Projekt-Nr.: 97.358/2015. Entwurfsfassung für das BMVI, Karlsruhe, Berlin, Waldkirch, München, 8.3.2016, S. 286, vgl. auch S. 304

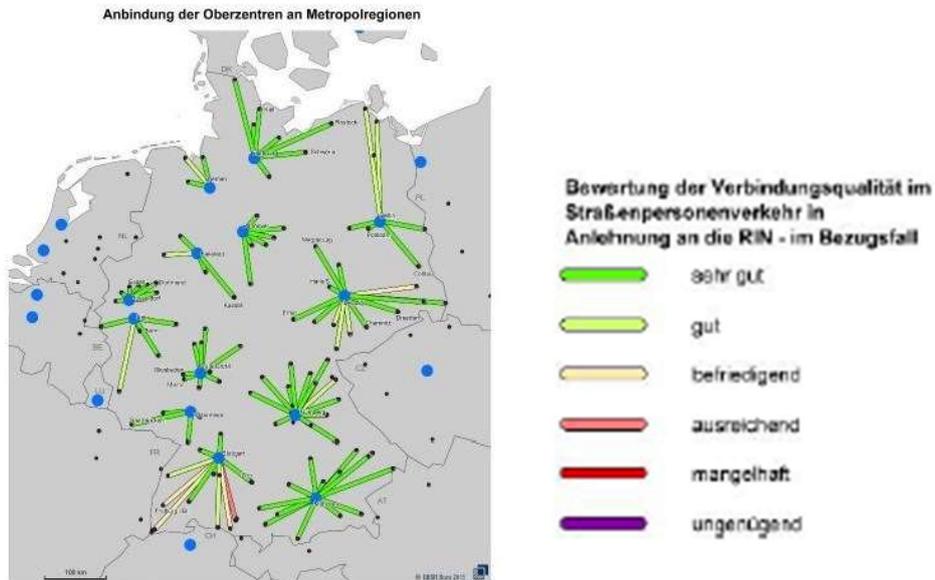
² PTV Group/TCI Röhling/Mann, Hans-Ulrich: Methodenhandbuch zum BVWP 2030. FE-Projekt-Nr.: 97.358/2015. Entwurfsfassung für das BMVI, Karlsruhe, Berlin, Waldkirch, München, 8.3.2016, S. 288

Abbildung 27: Bewertung der Luftliniengeschwindigkeiten zwischen Metropolregionen im MIV



Aus der Analyse im „Methodenhandbuch“ geht des weiteren hervor, dass die straßenverkehrliche Anbindung der Oberzentren an die Metropolregionen im nordwestdeutschen Küstenraum gut, in den weitaus überwiegenden Fällen sogar sehr gut ist, also den SAQ-Stufen B bzw. A entspricht.³

Abbildung 28: Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit Oberzentrum - Metropolregion im MIV



³ PTV Group/TCI Röhling/Mann, Hans-Ulrich: Methodenhandbuch zum BVWP 2030. FE-Projekt-Nr.: 97.358/2015. Entwurfssfassung für das BMVI, Karlsruhe, Berlin, Waldkirch, München, 8.3.2016, S. 289

Die Qualität der Verbindungen zwischen Oberzentren und Metropolregionen gibt Auskunft über die Qualität der Erfüllung der Versorgungsfunktion (Daseinsvorsorge):⁴

Tabelle 135: Verbindungsfunktionsstufen für Verbindungen

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.	-

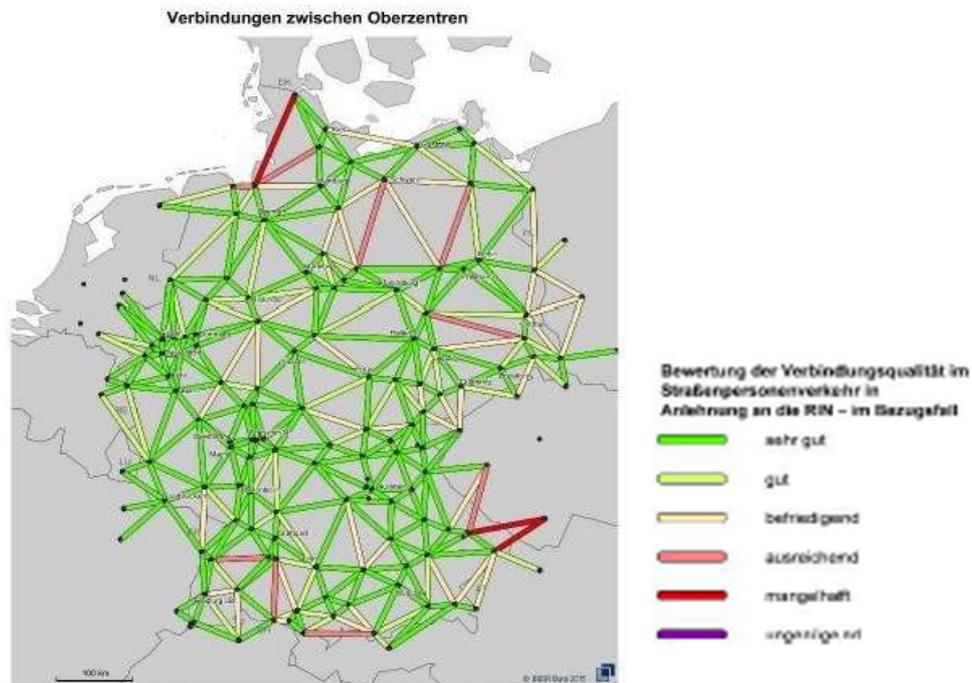
Eine Verbindung zwischen Oberzentrum und Metropolregion im nordwestdeutschen Küstenraum wird im „Methodenhandbuch“ mit „gut“, alle anderen mit „sehr gut“ bewertet. Hinsichtlich der Versorgungsfunktion besteht hier also kein Handlungsbedarf.

Lediglich bei Straßenverbindungen zwischen Oberzentren im nordwestdeutschen Küstenraum vergibt das „Methodenhandbuch“ zum Teil unbefriedigende Noten:⁵

⁴ PTV Group/TCI Röhling/Mann, Hans-Ulrich: Methodenhandbuch zum BVWP 2030. FE-Projekt-Nr.: 97.358/2015. Entwurfsfassung für das BMVI, Karlsruhe, Berlin, Waldkirch, München, 8.3.2016, S. 281

⁵ PTV Group/TCI Röhling/Mann, Hans-Ulrich: Methodenhandbuch zum BVWP 2030. FE-Projekt-Nr.: 97.358/2015. Entwurfsfassung für das BMVI, Karlsruhe, Berlin, Waldkirch, München, 8.3.2016, S. 290

Abbildung 29: Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit zwischen Oberzentren im MIV



Zum einen weist das „Methodenhandbuch“ auch hier ausdrücklich auf die naturgegebene Ursache der Ergebnisse – die Topographie – hin.⁶ Die „topographisch schwierigen Lagen“ erläutert das Methodenhandbuch wenig später im Kontext der Schienenverbindungen:

Es gibt nur wenige oberzentrale Verbindungen, die nur als ausreichend oder schlechter zu bewerten sind. Hierfür sind i. d. R. geografische Hindernisse, wie z. B. Strecken durch Gebirgslagen, Umwege durch Seen bzw. das Meer oder auch Grenzlagen die Ursache.⁷

Im nordwestdeutschen Küstenraum befinden z. B. sich die Verbindung zwischen Wilhelmshaven und Bremerhaven sowie die Verbindungen zwischen Bremerhaven und Flensburg in topographisch schwierigen Lagen, denn in beiden Fällen führt die direkte Verbindung über die Nordsee.

Zum anderen sind die Verbindungen zwischen Metropolregionen sowie die Verbindungen zwischen Oberzentren irrelevant für die Versorgungsfunktion und lediglich der Austauschfunktion zuzurechnen.

Für die Versorgungsfunktion ist hingegen die Qualität der Verbindung zwischen Oberzentren und Metropolregionen relevant. Diese ist im nordwestdeutschen Küstenraum in einem Fall als „gut“, in allen anderen Fällen als „sehr gut“ zu bewerten, so dass im Hinblick auf die

⁶ PTV Group/TCI Röhling/Mann, Hans-Ulrich: Methodenhandbuch zum BVWP 2030. FE-Projekt-Nr.: 97.358/2015. Entwurfsfassung für das BMVI, Karlsruhe, Berlin, Waldkirch, München, 8.3.2016, S. 290

⁷ PTV Group/TCI Röhling/Mann, Hans-Ulrich: Methodenhandbuch zum BVWP 2030. FE-Projekt-Nr.: 97.358/2015. Entwurfsfassung für das BMVI, Karlsruhe, Berlin, Waldkirch, München, 8.3.2016, S. 294; vgl. auch S. 290

Daseinsvorsorge kein Handlungsbedarf zur Verbesserung der straßenverkehrlichen Situation gegeben ist.

1.1 ERGEBNIS

Die Verbindungen zwischen Oberzentren und Metropolregionen im nordwestdeutschen Küstenraum sind in einem Fall als gut, in allen anderen Fällen (neun von zehn) als sehr gut zu bewerten. Im Hinblick auf die straßeninfrastrukturelle Daseinsvorsorge (Versorgungsfunktion) besteht mithin **kein** Bedarf für die A 20.

Im Hinblick auf die Austauschfunktion ist die unbefriedigende Qualität der Verbindungen im nordwestdeutschen Küstenraum in mindestens drei von vier Fällen der Tatsache geschuldet, dass topographisch schwierige Lagen vorliegen, denn die direkten Verbindungen führen über die Nord- bzw. die Ostsee.

2 METHODISCHE MÄNGEL DER RAUMWIRKSAMKEITSANALYSE IM BVWP 2030

2.1 METHODISCHER MANGEL: TOPOGRAPHIE UND LUFTLINIENGESCHWINDIGKEIT

Die im BVWP 2030 angewandte Methode der Ermittlung von Erreichbarkeitsdefiziten anhand von Luftliniengeschwindigkeiten weist gerade im Hinblick auf topographisch schwierige Lagen einen eklatanten methodischen Mangel auf, der zur extremen Verzerrung der Ergebnisse führt.

Dies geht aus dem Entwurf für die „Methodik für Raumwirksamkeitsanalyse Bundesverkehrswegeplanung 2015“ hervor, den das BBSR 2014 vorgelegt hat:

Die Ermittlung einer Luftlinienentfernung hat das Ziel, der vorbelasteten Ist-Situation einen optimalen oder günstigen Zustand als Vergleichsmaß gegenüberzustellen. Dies ist jedoch mittels einer Luftlinie nicht unproblematisch, da topografische Gegebenheiten bei der Reisebestimmung maßgeblichen Einfluss nehmen können.⁸

Bernd Butz, einer der Autoren des Methodenentwurfs des BBSR, und Stefanos Kotzagiorgis erläutern die Problematik der Erreichbarkeitsdefizitanalyse anhand von Luftliniengeschwindigkeiten in einem Aufsatz genauer:

Die Ermittlung einer Luftlinienentfernung hat das Ziel, der vorbelasteten Istsituation einen optimalen oder günstigen Zustand als Vergleichsmaß gegenüberzustellen. Dies ist jedoch mittels einer Luftlinie nicht unproblematisch, da topographische Gegebenheiten bei der Reisebestimmung maßgeblichen Einfluss nehmen können. Eine massive Abweichung zwischen der tatsächlichen Reisedistanz und der Luftlinie kann die Luftliniengeschwindigkeit erheblich nach unten verringern, ohne dass dies der

⁸ BBSR: Entwurf Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse Bundesverkehrswegeplanung 2015, 18.3.2014, S. 27

Realität entspricht. Diese dann nach unten verzerrte Geschwindigkeit wird mit „optimierten“ Grenzwerten verglichen, die dann nicht mehr realisierbar sind. Aussagen zum Infrastrukturzustand werden somit extrem verzerrt und verlieren ihre Aussagefähigkeit, da Rückschlüsse auf Mängel im Infrastrukturzustand nicht erfolgen können. Solche Ausreißersituationen liegen vor, wenn direkte Verbindungen durch natürliche Hindernisse, wie z. B. Seen oder Gebirgsketten, [...] nicht direkt möglich sind [...].⁹

Diese extreme Verzerrung der Ergebnisse der Raumwirksamkeitsanalyse und damit der Verlust ihrer Aussagekraft trifft im Falle der A 20 z. B. auf die Verbindungen zwischen Wilhelmshaven und Bremerhaven bzw. zwischen Bremerhaven und Flensburg zu, denn in beiden Fällen führt die direkte Verbindung über die Nordsee.

Im Hinblick auf die Austauschfunktion (Verbindung zwischen Metropolregionen und Verbindung zwischen Oberzentren) sind die Ergebnisse der Raumwirksamkeitsanalyse der A 20 im BVWP 2030 methodisch mangelhaft und nicht aussagekräftig.

2.1.1 Ergebnis

Die im Rahmen des BVWP 2030 durchgeführte Raumwirksamkeitsanalyse liefert im Falle von Verbindungen in topographisch schwierigen Lagen aufgrund ihres methodischen Mangels (Ermittlung von Erreichbarkeitsdefiziten anhand von Luftliniengeschwindigkeiten) extrem verzerrte und damit nicht aussagefähige Resultate.

2.2 METHODISCHER MANGEL: VERKEHRSNACHFRAGE

Die Verkehrsnachfrage bleibt bei der im BVWP 2030 angewandten Methode zur Bewertung der Raumwirksamkeit unberücksichtigt. Im Entwurf für die „Methodik für Raumwirksamkeitsanalyse Bundesverkehrswegeplanung 2015“, den das BBSR 2014 vorgelegt hat, ist dies im Kapitel über die „Erläuterung zur Abgrenzung von Mittelbereichen“ explizit formuliert:

Verkehrliche Belange, wie z.B. Verkehrsnachfrage, Hauptverkehrszeiten, bleiben unberücksichtigt, weil die raumordnerische Bewertung unabhängig von der „verkehrsplanerischen“ Bewertung und daher nicht die für die Verkehrsnachfrage ausreichende Dimensionierung betrachtet.¹⁰

Das betreffende Kapitel aus dem Entwurf des BBSR wurde weitgehend textidentisch in das „Methodenhandbuch zum BVWP 2030“ übernommen. Getilgt wurde zum einen ein Absatz, der darauf verweist, dass das für den Entwurf des BBSR verwendete Straßennetz von 2012 noch auf das vorhandene Straßennetz von 2015 zu aktualisieren sei. Dieser Absatz bezog sich also auf Arbeitsschritte, die zwischen dem Erscheinen des Entwurfs des BBSR (2014) und des Methodenhandbuchs (2016) erfolgt sind, so dass es logisch war, diesen Absatz im Methodenhandbuch zu streichen.

⁹ Butz, Bernd/Kotzagiorgis, Stefanos: Weiterentwicklung der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) im Güterverkehr, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3, 2014, S. 240

¹⁰ BBSR: Entwurf Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse Bundesverkehrswegeplanung 2015, 18.3.2014, S. 35

Zum anderen aber wurde der oben zitierte Absatz getilgt, der die Tatsache deutlich macht, dass die Verkehrsnachfrage in der raumordnerischen Beurteilung nicht berücksichtigt wird.

Zwar geht auch das „Methodenhandbuch“ im Kontext der Darstellung der Raumwirksamkeitsanalyse auf die Verkehrsnachfrage ein, hier wird die Trennung zwischen der Beurteilung von raumordnerischen Belangen einerseits und der Beurteilung von verkehrlichen Belangen andererseits allerdings vergleichsweise verklausuliert angesprochen:

Unterschiedliche hierarchische Verbindungsfunktionen der Netze ergeben sich einerseits aus der Bedeutung der verbundenen Zentren und Knoten sowie der Größe der prognostizierten Verkehrsnachfrage.¹¹

Dies ändert aber nichts an der Tatsache, dass verkehrliche Belange wie die Verkehrsnachfrage in der Raumwirksamkeitsanalyse des BVWP 2030 keine Berücksichtigung finden. Die Input-Daten der Raumwirksamkeitsanalyse bestehen aus Erreichbarkeitsmodellen (z. B. Zentrale-Orte-System, Konzept der Mittelbereiche) sowie aus den Daten zur Entwicklung des regionalen Bevölkerungspotentials.¹² Die Verkehrsnachfrage (Verkehrsprognose) gehört hingegen nicht zu den Input-Daten der Raumwirksamkeitsanalyse des BVWP 2030.

Folgerichtig stellt das „Methodenhandbuch“ bei der Analyse der räumlichen Ausprägung von Erreichbarkeitsdefiziten – hier geht es um die Mittelbereiche und deren Anbindung an Autobahnen, Flughäfen, IC-Bahnhöfe und Oberzentren – folgendes fest:

Grundsätzlich gilt, dass nicht alle dargestellten Defizite zwingend mittels des Aus- und Neubaus von Bundesverkehrsinfrastruktur aufzulösen sind.¹³

Vor diesem Hintergrund sind die in der Raumwirksamkeitsanalyse des BVWP 2030 ermittelten Ergebnisse zur A 20 kritisch zu sehen, denn es stellen sich z. B. die berechtigten Fragen, wie viele Menschen tatsächlich von Bremerhaven nach Neumünster fahren wollen, um die Austauschfunktion zwischen diesen Oberzentren wahrzunehmen, oder wie viele Menschen aus Mittelbereichen wie Hemmoor tatsächlich zu einem Flughafen fahren wollen?¹⁴ Auf diese entscheidenden Fragen kann die Raumwirksamkeitsanalyse im BVWP 2030 keine Antwort geben.

2.2.1 Ergebnis

Die im Rahmen des BVWP 2030 durchgeführte Raumwirksamkeitsanalyse besitzt **keine** Aussagekraft für den tatsächlichen verkehrlichen Bedarf der A 20, da die Verkehrsnachfrage in der Raumwirksamkeitsanalyse unberücksichtigt bleibt.

¹¹ PTV Group/TCI Röhling/Mann, Hans-Ulrich: Methodenhandbuch zum BVWP 2030. FE-Projekt-Nr.: 97.358/2015. Entwurfssfassung für das BMVI, Karlsruhe, Berlin, Waldkirch, München, 8.3.2016, S. 303

¹² PTV Group/TCI Röhling/Mann, Hans-Ulrich: Methodenhandbuch zum BVWP 2030. FE-Projekt-Nr.: 97.358/2015. Entwurfssfassung für das BMVI, Karlsruhe, Berlin, Waldkirch, München, 8.3.2016, S. 276-279

¹³ PTV Group/TCI Röhling/Mann, Hans-Ulrich: Methodenhandbuch zum BVWP 2030. FE-Projekt-Nr.: 97.358/2015. Entwurfssfassung für das BMVI, Karlsruhe, Berlin, Waldkirch, München, 8.3.2016, S. 303

¹⁴ PTV Group/TCI Röhling/Mann, Hans-Ulrich: Methodenhandbuch zum BVWP 2030. FE-Projekt-Nr.: 97.358/2015. Entwurfssfassung für das BMVI, Karlsruhe, Berlin, Waldkirch, München, 8.3.2016, S. 396f.

3 ANALYSE DER AN- UND VERBINDUNGSQUALITÄTEN IM GÜTERVERKEHR

Die Ermittlung von Defiziten in der Raumwirksamkeitsanalyse des BVWP 2030 beruht auf den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN).¹⁵

Ein Manko der RIN besteht darin, dass sie zwar auf den Personen-, nicht aber auf den Güterverkehr angewendet werden können. Im Vorfeld der Neuaufstellung des BVWP 2030 wurde eine Methode entwickelt, mit welcher der Güterverkehr in die RIN integriert werden kann. Der von Butz/Kotzagiorgis 2014 publizierte Aufsatz steht im Kontext dieser Forschungen.¹⁶ Er zeigt auf, wie der Güterverkehr aus der Perspektive der Raumwirksamkeit analysiert werden kann. Das Analyseverfahren wird nicht nur theoretisch beschrieben, sondern auch praktisch angewendet, so dass der Aufsatz auch die Ergebnisse der Analyse präsentiert.

Aufgrund der methodischen Mängel der Ermittlung von Erreichbarkeitsdefiziten anhand von Luftliniengeschwindigkeiten wenden die Wissenschaftler ein anderes, aussagekräftigeres Verfahren an:

Erreichbarkeitsdefizite können auch ohne Luftlinienentfernungen durch Definition von optimalen Qualitätszuständen auf Basis der vorhandenen Netzinfrastruktur aufgezeigt werden. Optimal ist es, wenn Verkehrsteilnehmer ihre gewünschten Routen mit ihrer gewünschten Geschwindigkeit ohne größere Widerstände erreichen können. Eine Infrastruktur bietet eine verbesserungswürdige Angebotsqualität an, wenn die Abweichung zwischen dem Wunschzustand und dem Istzustand sehr groß ist. Die Abweichung entsteht im Wesentlichen dadurch, dass aufgrund unterschiedlicher Belastungssituationen der Wunschzustand, der durch eine Wunschgeschwindigkeit auf einer Relation abgebildet wird, in der Realität nicht gegeben ist.

Deswegen wird für den Güterverkehr die Angebotsqualität nicht in Abhängigkeit der Luftlinienentfernung bzw. der Luftliniengeschwindigkeit, sondern durch den Vergleich zwischen einem definierten Wunschzustand und der Istsituation unter Belastungsgesichtspunkten dargestellt. Dabei wird, um die Vergleichbarkeit zum Personenverkehr zu gewährleisten, auf das Kriterium der Transportgeschwindigkeit zurückgegriffen. Solch eine Vorgehensweise erscheint auch aufgrund der bestehenden Dichte des Verkehrsnetzes [...] zweckmäßiger. Auch werden die von den RIN definierten sechs SAQ-Stufen als Qualitätsmaße beibehalten.¹⁷

Die Erreichbarkeitsanalyse kommt zu dem Ergebnis, dass alle Straßenverbindungen im nordwestdeutschen Küstenraum in die SAQ-Klasse C (befriedigend) oder in die besseren Klassen B (gut) bzw. A (sehr gut) fallen:¹⁸

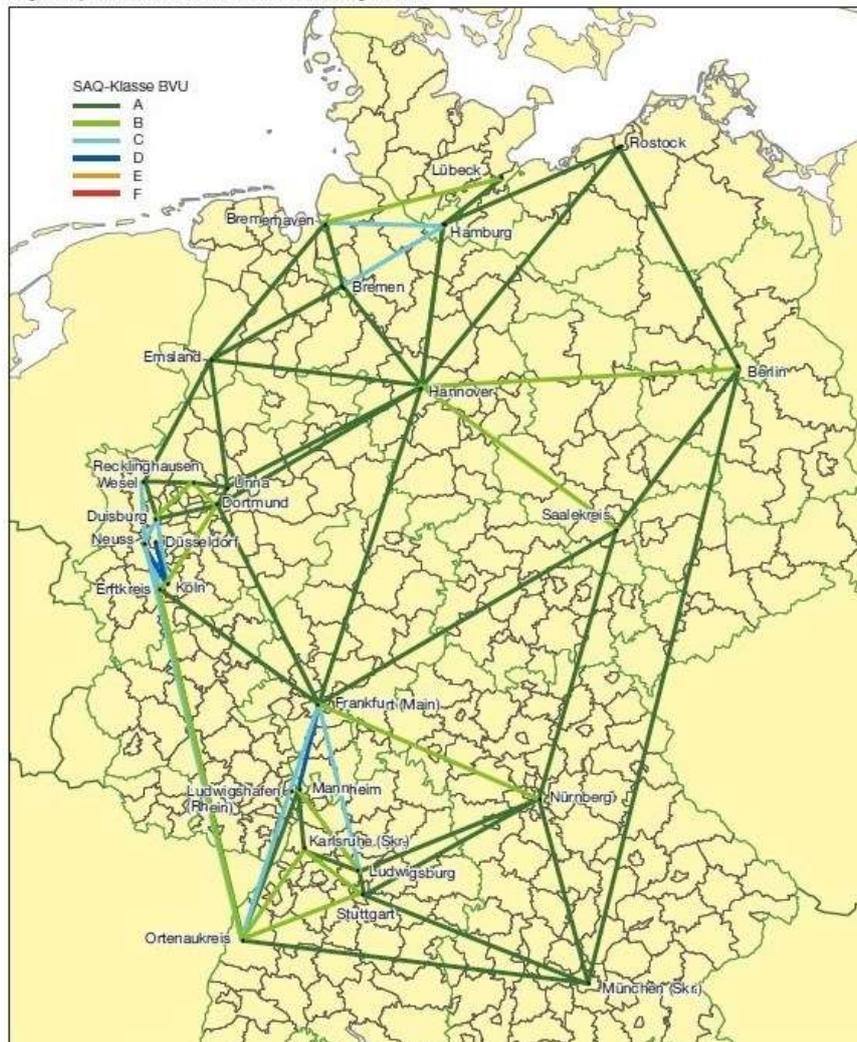
¹⁵ PTV Group/TCI Röhling/Mann, Hans-Ulrich: Methodenhandbuch zum BVWP 2030. FE-Projekt-Nr.: 97.358/2015. Entwurfssfassung für das BMVI, Karlsruhe, Berlin, Waldkirch, München, 8.3.2016, S. 40

¹⁶ Butz, Bernd/Kotzagiorgis, Stefanos: Weiterentwicklung der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) im Güterverkehr, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3, 2014, S. 239

¹⁷ Butz, Bernd/Kotzagiorgis, Stefanos: Weiterentwicklung der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) im Güterverkehr, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3, 2014, S. 240

¹⁸ Butz, Bernd/Kotzagiorgis, Stefanos: Weiterentwicklung der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) im Güterverkehr, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3, 2014, S. 242

Abbildung 2
Angebotsqualität der A-Standorte beim Verkehrsträger Straße



Handlungsbedarf beim Ausbau der nordwestdeutschen Straßeninfrastruktur besteht nach den Bewertungsregeln des BVWP 2030 nur dann, wenn die Angebotsqualität in die SAQ-Klasse D (ausreichend) oder in eine schlechtere SAQ-Klasse fällt.

Die Verbindungen im nordwestdeutschen Küstenraum fallen jedoch ausnahmslos in die SAQ-Klasse C (befriedigend) oder besser (B/gut bzw. A/sehr gut).

Aufschlussreich ist ein Vergleich der Angebotsqualität beim Verkehrsträger Straße (siehe obige Karte) mit der Angebotsqualität bei den Verkehrsträgern Schiene und Binnenschifffahrt (siehe die folgenden zwei Karten):¹⁹

¹⁹ Butz, Bernd/Kotzagiorgis, Stefanos: Weiterentwicklung der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) im Güterverkehr, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3, 2014, S. 245 u. S. 249

Abbildung 4
Angebotsqualität der A-Standorte beim Verkehrsträger Eisenbahn

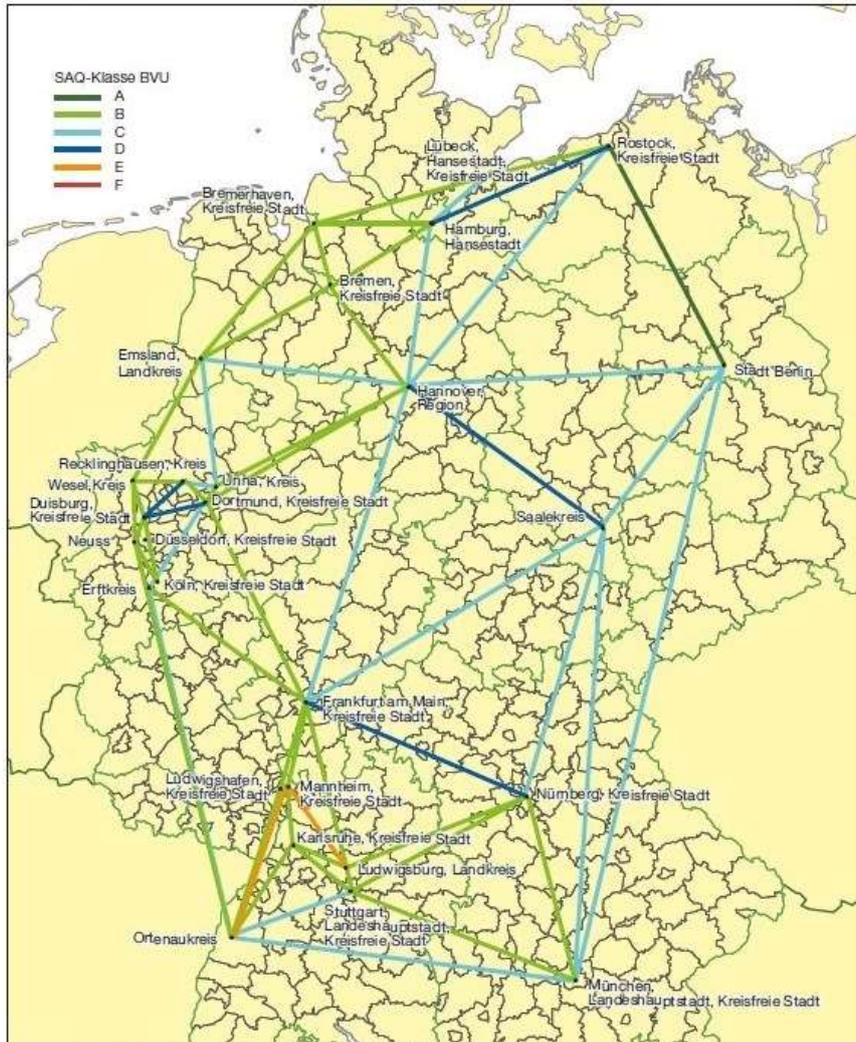
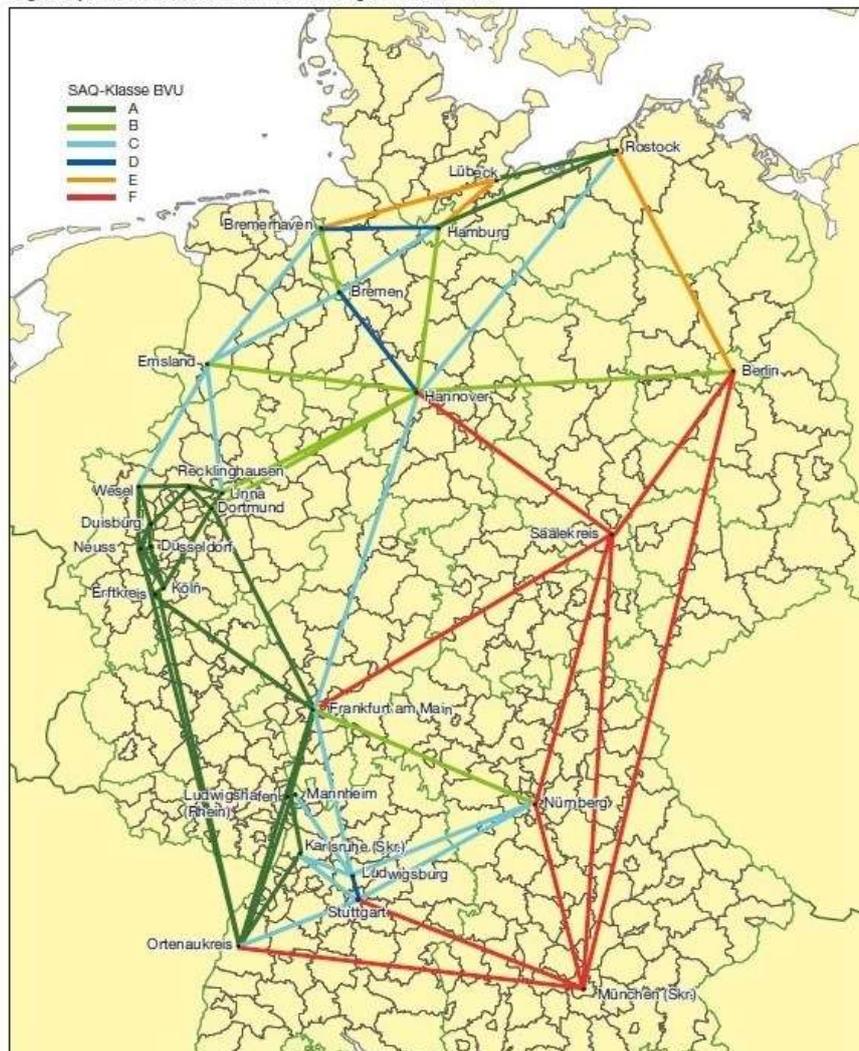


Abbildung 7
Angebotsqualität der A-Standorte beim Verkehrsträger Binnenschifffahrt



3.1 ERGEBNIS

Auch im Hinblick auf den Güterverkehr kann aus den Erreichbarkeits- und Verbindungsqualitäten der Straßeninfrastruktur in Nordwestdeutschland **kein** Bedarf für den Bau der A 20 abgeleitet werden.

Schon ein Blick auf die Karten macht deutlich, dass die tatsächlichen Defizite in der Anbindungsqualität keineswegs beim Verkehrsträger Straße, sondern bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße/Binnenschifffahrt zu verorten sind. Da die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schiene und Wasserstraße zu den erklärten prioritären Zielen der Verkehrspolitik zählt,²⁰ kann der Bau einer zusätzlichen Autobahn im nordwestdeutschen Küstenraum hier nur kontraindiziert wirken.

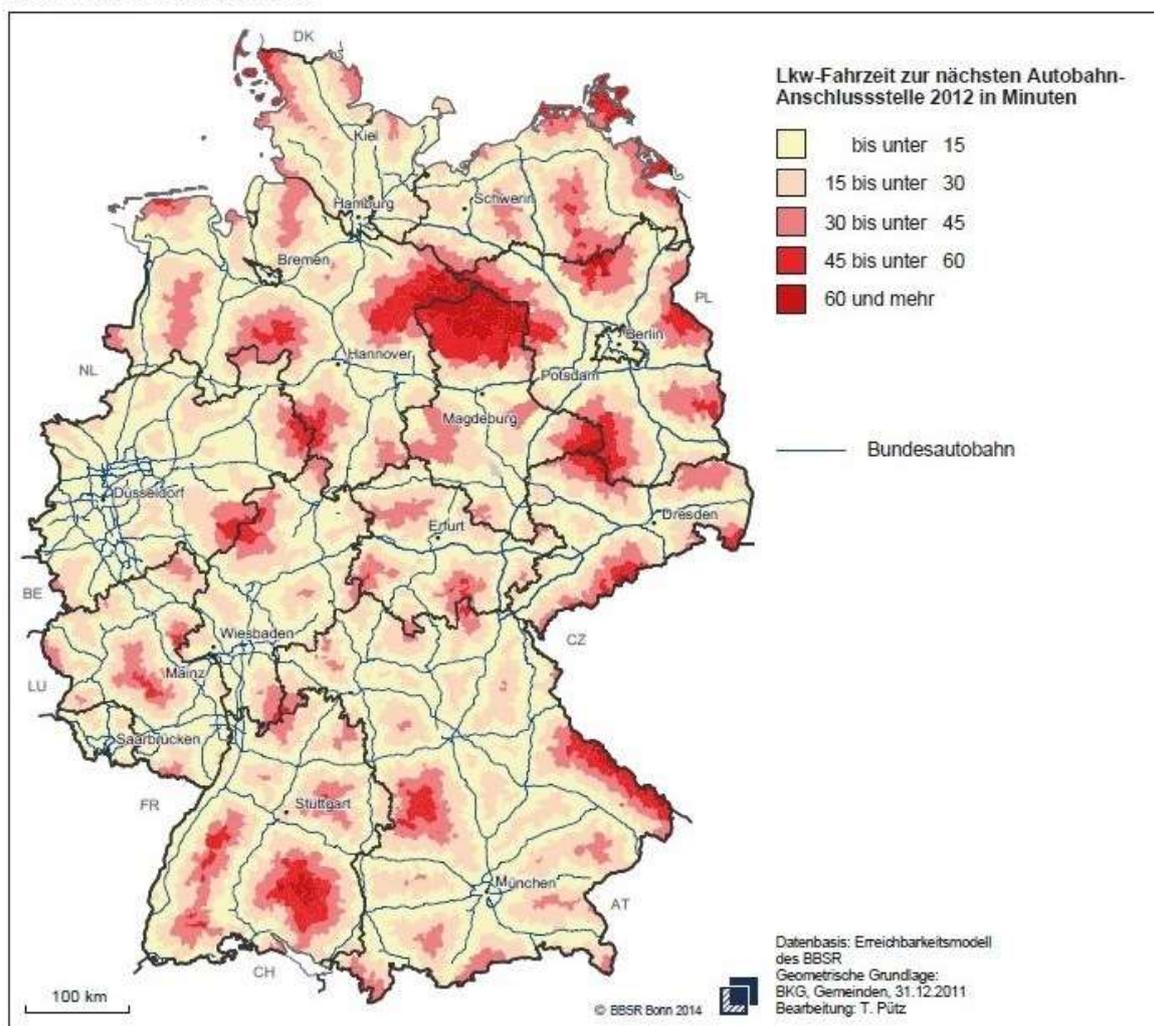
²⁰ Vgl. z. B. BMVI: Bundesverkehrswegeplan 2030, August 2016, S. 7

4 ANALYSE DER ERREICHBARKEITEN IM GÜTERVERKEHR

Auch Thomas Pütz, neben Bernd Butz einer der drei Autoren, die für das BBSR die „Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse Bundesverkehrswegeplanung 2015“ erarbeitet haben, analysiert in einem Aufsatz die Erreichbarkeiten im Güterverkehr. Seine Erkenntnisse untermauern die bisher dargelegten Resultate der Raumforschung.

So ist der nordwestdeutsche Küstenraum auch im Hinblick auf die Erreichbarkeit von Autobahnanschlussstellen durch den Lkw-Verkehr im bundesdeutschen Vergleich **nicht** durch unterdurchschnittliche Anbindungsqualitäten gekennzeichnet, wie die Karte zeigt:²¹

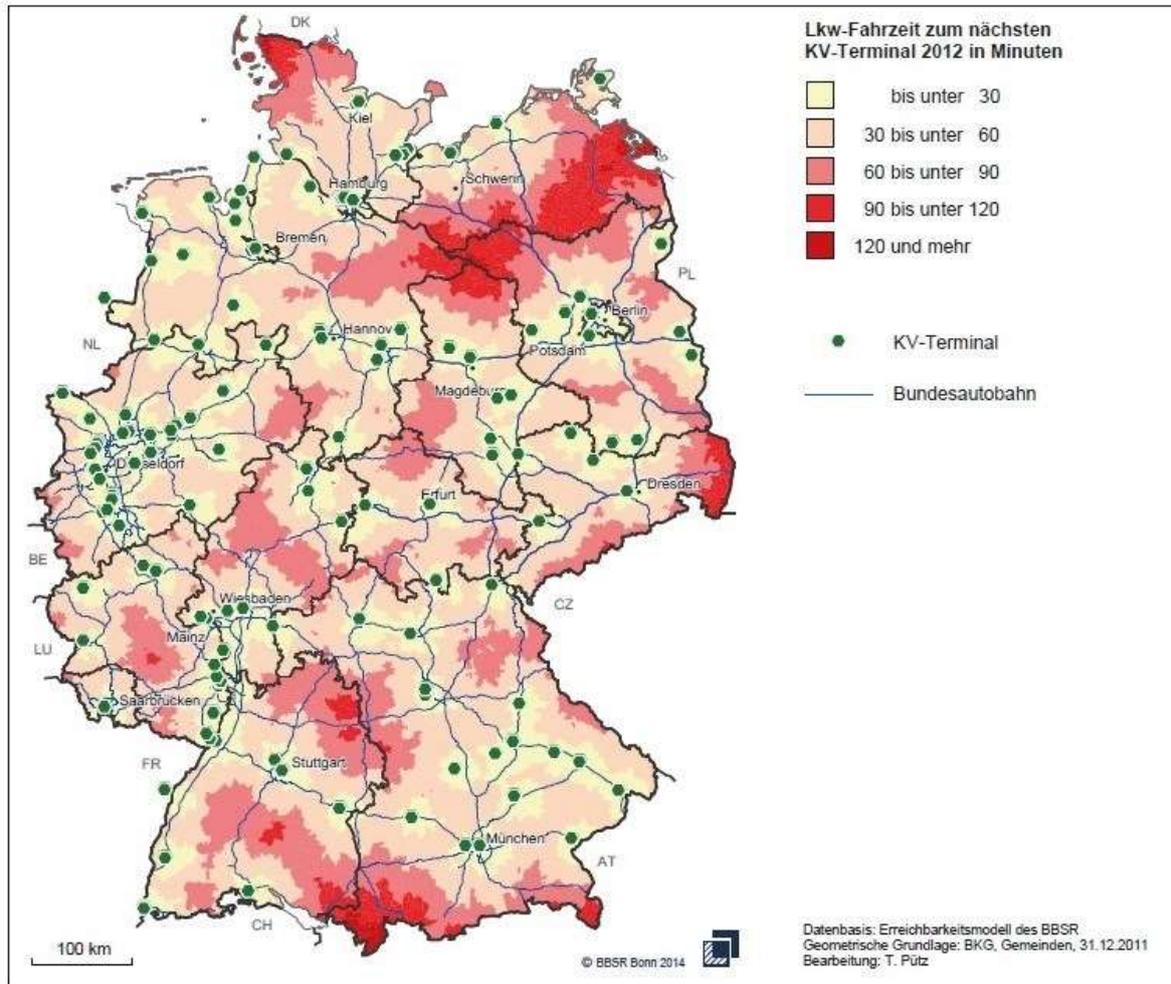
Abbildung 3
Erreichbarkeit von Autobahnen



²¹ Pütz, Thomas: Erreichbarkeiten im (Straßen-)Güterverkehr, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3 (2014), S. 192

Im Hinblick auf die Erreichbarkeit von KV-Terminals durch den Lkw-Verkehr ist der nordwestdeutsche Küstenraum im Einzugsbereich der geplanten A 20 im bundesdeutschen Vergleich **überdurchschnittlich gut** aufgestellt:²²

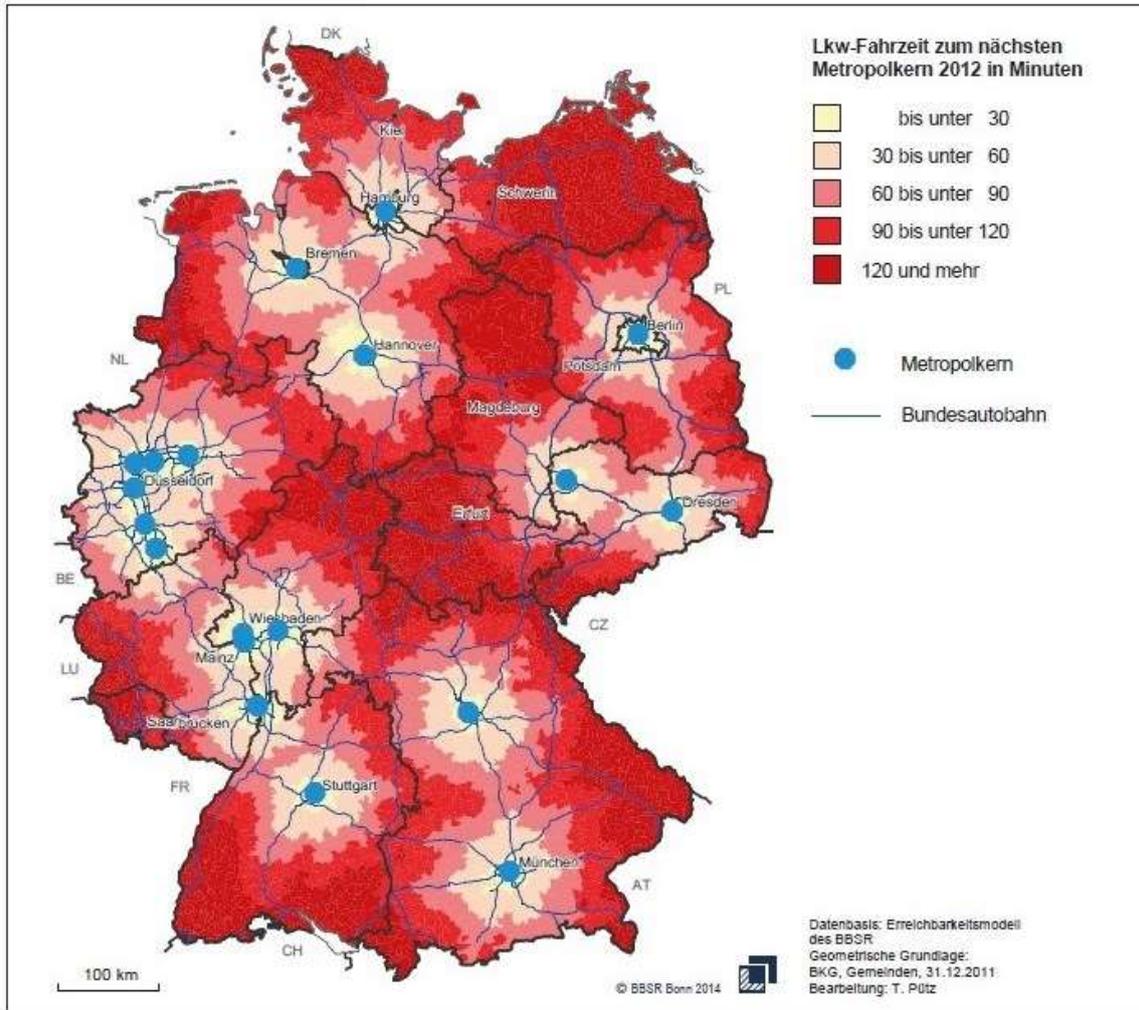
Abbildung 7
Erreichbarkeit von KV-Terminals



²² Pütz, Thomas: Erreichbarkeiten im (Straßen-)Güterverkehr, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3 (2014), S. 195

Hinsichtlich der Erreichbarkeit von Metropolen durch den LKW-Verkehr schneidet der nordwestdeutsche Küstenraum im Einzugsbereich der A 20 im bundesdeutschen Vergleich **nicht** unterdurchschnittlich ab:²³

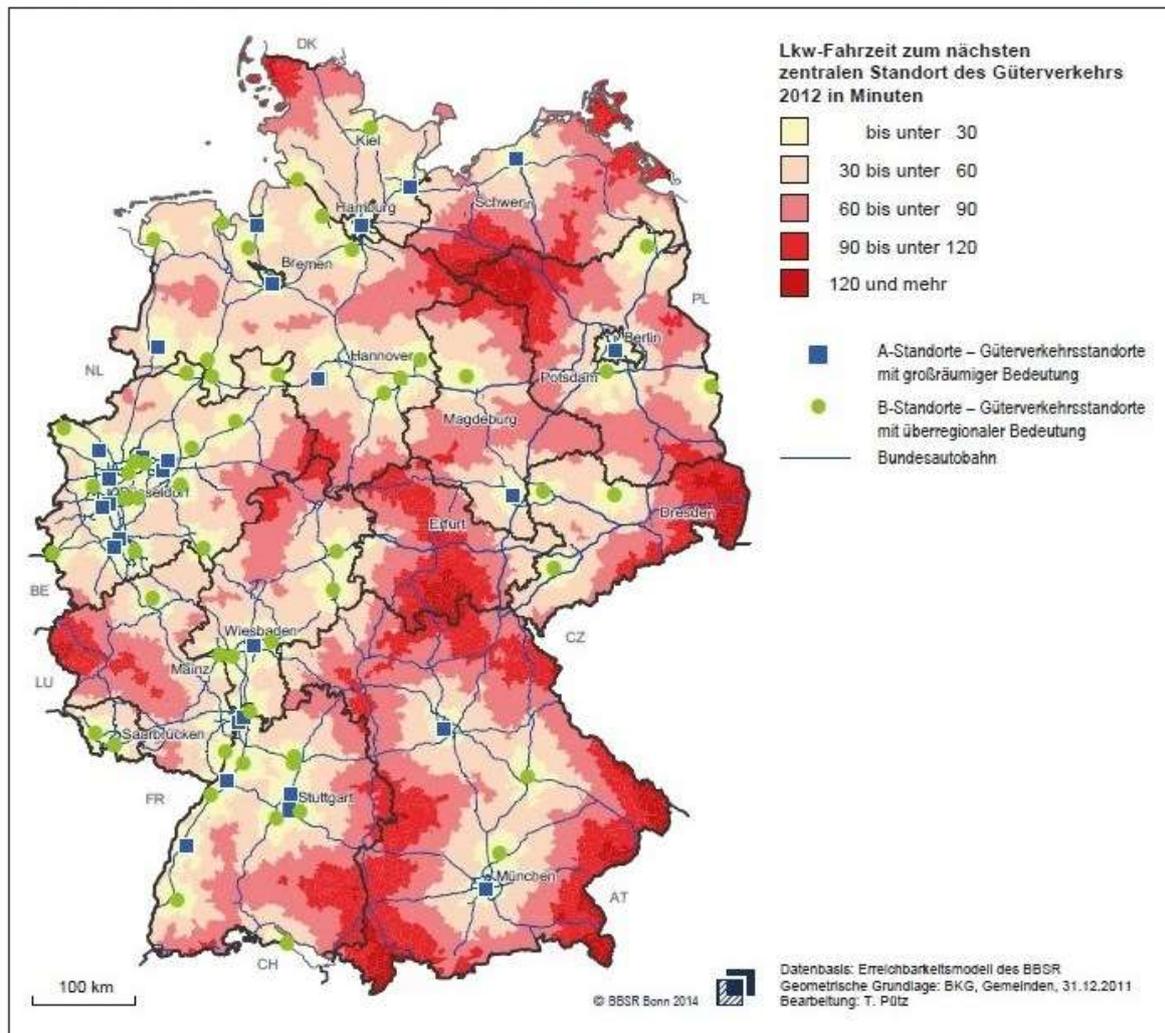
Abbildung 8
Erreichbarkeit von Metropolen



²³ Pütz, Thomas: Erreichbarkeiten im (Straßen-)Güterverkehr, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3 (2014), S. 196

Im Hinblick auf die Erreichbarkeit von zentralen Standorten des Güterverkehrs (dazu zählen auch die Seehäfen) durch den Lkw-Verkehr ist der nordwestdeutsche Küstenraum im Einzugsbereich der geplanten A 20 im bundesdeutschen Vergleich wiederum **überdurchschnittlich gut** aufgestellt:²⁴

Abbildung 9
Erreichbarkeit von zentralen Standorten des Güterverkehrs



4.1 ERGEBNIS

Im nordwestdeutsche Küstenraum liegen hinsichtlich der Erreichbarkeit durch den Lkw-Verkehr in allen relevanten Punkten im bundesdeutschen Vergleich keineswegs unterdurchschnittliche, sondern durchschnittliche bis überdurchschnittlich gute An- und Verbindungsqualitäten vor. Aus den Gegebenheiten kann **kein** Bedarf für die A 20 abgeleitet werden.

²⁴ Pütz, Thomas: Erreichbarkeiten im (Straßen-)Güterverkehr, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3 (2014), S. 197; zur Definition der zentralen Standorte des Güterverkehrs vgl. ebd., S. 197f.

5 FAZIT

Aus der im BVWP 2030 erfolgten Raumwirksamkeitsanalyse kann kein verkehrlicher Bedarf der A 20 abgeleitet werden, da die defizitäre Einstufung von Verbindungen zum weitaus überwiegenden Teil auf methodischen Mängeln der Raumwirksamkeitsanalyse beruht (Defizitermittlung anhand von Luftliniengeschwindigkeiten) und da die Verkehrsnachfrage unberücksichtigt bleibt.

Die Notwendigkeit der A 20 kann weder im Hinblick auf die verkehrlichen Belange des motorisierten Individualverkehrs noch im Hinblick auf die Belange des Straßengüterverkehrs mit den vorliegenden An- und Verbindungsqualitäten bzw. den Erreichbarkeiten begründet werden.

Weitere Mängel der Raumwirksamkeitsanalyse des BVWP 2030 hat der Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 20 bereits in seiner Stellungnahme zum BVWP 2030 vom 29.4.2016 dargelegt.²⁵

Die Begründung des Vorhabens A 20 mit seiner Raumwirksamkeit ist unsachlich und mangelhaft.

Kirsten Erwentraut, 17.03.2020

²⁵ Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 20: Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030 vom 29. April 2016 (http://wp.a22-nie.de/wp-content/uploads/2016/05/BVWP_Stellungnahme-oeffentlich_KOK_2016-04-29_final_low.pdf) (Abrufdatum: 15.3.2018)