

**Stellungnahme
zum Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr
und digitale Infrastruktur für
einen Bundesverkehrswegeplan 2030,
Stand März 2016**



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland
LV NRW e.V.



Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW (LNU)

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, LV NRW (BUND)

Naturschutzbund Deutschland, LV NRW (NABU)

2. Mai 2016

Die Koordination und Ausarbeitung der gemeinsamen Stellungnahme zum Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für einen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 (Stand März 2016) erfolgte durch das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, Oberhausen. In die Stellungnahme sind die zahlreichen Rückmeldungen und Einschätzungen der örtlichen Vertreterinnen und Vertreter der Naturschutzverbände eingeflossen.

Die Stellungnahme in der für die Veröffentlichung aufbereiteten Fassung und weitere Informationen stehen zum Download auf der Website des Landesbüros der Naturschutzverbände NRW unter <http://www.lb-naturschutz-nrw.de/fachgebiete.html> > Verkehr zur Verfügung.

Oberhausen, Mai 2016

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Vorbemerkungen	1
2.	Grundlegende Kritik an der BVWP-Konzeption	1
2.1.	Forderungen der Naturschutzverbände NRW	1
2.2.	Verfehlen der Umweltziele	2
3.	Verfahrenskritik	5
3.1.	Unangemessene Frist vereitelt sachgerechte Beteiligung zum BVWP-E	5
3.2.	Öffentlichkeitsbeteiligung zur Verkehrswegeplanung in NRW auf ein Minimum beschränkt	6
4.	Defizite bei der Ermittlung und Darstellung der Beurteilung der „Umweltbetroffenheit“	7
4.1.	Intransparente Bewertung nicht-monetarisierter Kriterien	7
4.2.	Fehlende Quellenangaben	8
4.3.	Mängel bei Definition der Projektauswirkungen	8
4.4.	Unzureichende Bewertung der Beeinträchtigungsintensität in den Wirkzonen	8
4.5.	Unklarheiten bei Definition der Projekte	9
4.6.	Festlegungen im Scoping-Verfahren	10
5.	Kaum Relevanz der „Umweltbetroffenheit“ für Festlegung des verkehrlichen Bedarfs	10
6.	Unzureichende Berücksichtigung von Umweltzielen	11
6.1.	Aspekt: Erhalt der Biologischen Vielfalt	11
6.1.1.	Berücksichtigung der Biotopverbundplanung des Bundes und der Länder	11
6.1.2.	NRW-Schutzgebietskulisse nicht berücksichtigt	12
6.1.3.	Wiedervernetzung	13
6.2.	Aspekt: Artenschutz	14
6.2.1.	Artenschutz auf der Projektebene	15
6.2.2.	Artenschutz auf der Netzebene	15
6.3.	Aspekt: Gewässerschutz	16
6.4.	Aspekt: Fläche	17
7.	Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung des Plans	17
8.	Verbindliche Festlegung von Rückbau-, Entscheidungs- und Wiedervernetzungsmaßnahmen sowie Wiedervernetzung auch unabhängig von Ausbaumaßnahmen geboten	17
8.1.	Aufnahme von Rückbau- und Wiedervernetzungsmaßnahmen in den BVWP	17
8.2.	Keine verbindliche Festlegung von Entscheidungs- und Wiedervernetzungsmaßnahmen im Zuge von Neu- und Ausbauprojekten	18

8.3.	Positive Bewertung allein für ausbauunabhängige Entscheidungs-/ Wiedervernetzungsmaßnahmen gerechtfertigt	21
9.	Alternativenbetrachtung und -prüfung unzureichend	23
9.1.	Netzebene	24
9.2.	Projektebene (nur Straßen)	24
9.2.1.	Alternativenprüfung im Zuge der Projektanmeldung	24
9.2.2.	Intramodale und systematische verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung.	25
10.	Keine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung	26
10.1.	Erfordernis eine FFH-Verträglichkeitsprüfung auf der Ebene des BVWP	26
10.2.	Aspekt: Unzureichende Gebietskulisse	27
10.3.	Aspekt: Vorprüfung/ Erheblichkeit der Beeinträchtigung	28
10.4.	Aspekt: Netzbewertung und Kohärenzsicherung	29
10.5.	Aspekt: Abweichungsentscheidung	30
11.	Verkehrsbedarf/ Verkehrsprognosen	30
11.1.	Verkehrsprognosen	30
11.2.	Maut auf Bundesstraßen nicht beachtet	33
12.	Geplante Überwachung der Umweltauswirkungen des BVWP unzureichend	34
12.1.	Ausrichtung der Überwachung	35
12.2.	Jährliche Berichts- und Dokumentationspflicht	36
13.	Weitere Aspekte zu Straßenbauprojekten in NRW	37
13.1.	Aus-, Neubaustandards abweichend von Landesmeldung	37
13.2.	„Fest disponierte Projekte“ ohne rechtswirksame Planfeststellung	37
13.3.	Unstimmigkeiten bei Projektangaben	37
14.	Stellungnahme zu Wasserstraßenprojekten in NRW	37
15.	Stellungnahme zu Schienenprojekten in NRW	38
16.	(Gesamt-) Bewertung der Straßenbauprojekte im BVWP für Nordrhein-Westfalen durch die Naturschutzverbände NRW	39
16.1.	Methodik	39
16.2.	Bewertungskriterien	40
16.2.1.	Aspekt: Bedarf/ Alternativen	40
16.2.2.	Aspekt: Eingriff in Natur und Landschaft	40
16.2.3.	Aspekt: Forderung der Naturschutzverbände	41
16.3.	Bewertungsergebnisse	42
16.3.1.	Landesplanerisch bedeutsame Gebiete für den Naturschutz	42
16.3.2.	Biotopverbundflächen herausragender Bedeutung	42

16.3.3. Naturschutzgebiete	43
16.3.4. Natura 2000-Gebiete	43
16.3.5. Artenschutz	44
16.3.6. Landschaftsschutz, lokale Verhältnisse	45
16.3.7. Fazit zur Prüftiefe und späteren rechtlichen Wirkung des BVWP-Entwurfs	45
16.4. Fazit zur Gesamtwirkung der NRW-Straßen-Projekte	46
16.4.1. Schutzgebiete, einschließlich Natura 2000-Gebiete	46
16.4.2. Artenschutz	47
16.4.3. Beeinträchtigung von Gewässern / Verfehlung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie	47

ANLAGE 1: Bewertungsbögen zu Straßenbauprojekten

ANLAGE 2: Bewertung Wasserstraßenprojekte

ANLAGE 3: Bewertung Schienenprojekte

1. Vorbemerkungen

Die nordrhein-westfälischen Naturschutzverbände¹ Bund für Umwelt und Naturschutz NRW, die Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW sowie der Naturschutzbund Deutschland NRW nutzen die Gelegenheit, zum Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für einen Bundesverkehrswegeplan 2030², Stand März 2016, Stellung zu nehmen.

Die Koordination und Ausarbeitung der gemeinsamen Stellungnahme zum Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für einen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 (Stand März 2016) erfolgte durch das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, Oberhausen. In die Stellungnahme sind die zahlreichen Rückmeldungen und Einschätzungen der örtlichen Vertreterinnen und Vertreter der Naturschutzverbände eingeflossen. Das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW hatte erstmals im November 2013 und erneut zum Ende des vergangenen Jahres die Akteure vor Ort um ihre Bewertung der nach Berlin gemeldeten Verkehrsprojekte gebeten. Die zahlreichen Rückmeldungen wurden in Bewertungsbögen zu den Verkehrsprojekten/ Teilbereich Straßenbau aufgenommen und um weitere Recherchen im Landesbüro ergänzt³.

2. Grundlegende Kritik an der BVWP-Konzeption

2.1. Forderungen der Naturschutzverbände NRW

Die Naturschutzverbände NRW lehnen den vorgelegten Entwurf des Bundesverkehrswegeplans ab. Dem Plan liegt ein falsches, weil straßenbauorientiertes Konzept zugrunde, das unökologische und klimaschädliche Verkehrsströme fördert. Der Entwurf ist nicht geeignet, die Verkehrsprobleme der Ballungsräume zu lösen oder wenigstens zu vermindern und wartet mit Pseudokonzepten für den ländlichen Raum auf.

Der BVWP-Entwurf verfehlt sogar die selbst gesetzten und dabei völlig unzureichenden Umweltziele. Naturschutzbelange werden systematisch missachtet. Zwar werden in der Umweltprüfung die Naturschutzbelange ermittelt und bewertet, ohne jedoch Konsequenzen für die Einstufung der Straßenprojekte zu entfalten.

Die Naturschutzverbände verlangen eine komplette Überarbeitung des Plans unter folgenden Prämissen:

- Die Neuauflage des BVWP muss ein Gesamtverkehrskonzept mit einer nachvollziehbaren Priorisierung von Projekten enthalten, die dem Erhalt von Straßen gegenüber Neubau echten Vorrang gewährt.

¹ Im folgenden Naturschutzverbände.

² Im folgenden BVWP-E.

³ Die Bewertungsbögen sind als Anlage 1 der Stellungnahme beigelegt.

- Zum Stauabbau auf den Straßen muss ein verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsmanagement aufzeigen, wie der Personenverkehr zu Stoßzeiten sinnvoll von der Straße auf die Schiene sowie der Güterverkehr von der Straße auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße verlagert werden kann. Hierbei sind auch die Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung zum ÖPNV und schienengebundenen Personennahverkehr einzubeziehen.
- Die zukunftsfähige Umsetzung von Verkehrsprojekten muss umweltschonend und nachhaltig erfolgen. Hohe Umweltrisiken für Natur- und Umweltschutz, insbesondere die Natura-2000-Gebiete und den Biotopverbund, müssen methodisch zum Ausschluss von Projekten führen. Stagnierende Verkehrszahlen sind zur Kenntnis zu nehmen und bei der Planung zu berücksichtigen.
- Der Plan muss ausreichend Maßnahmen zur Verminderung der Zerschneidungswirkung bestehender Straßen enthalten, um die Ziele der nationalen Biodiversitätsstrategie zu erreichen.
- Für eine Verlagerungswirkung zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln bedarf es der ökologisch verträglichen Umsetzung notwendiger Schienen- und Wasserstraßenprojekte.

2.2. Verfehlen der Umweltziele

Die Einschätzung des Umweltberichts zu den Umweltauswirkungen des BVWP-E ist eindeutig: 11 der 12 nicht-monetarisierten Umweltziele (vgl. Tab. 20) werden verfehlt oder mit den Worten des Umweltbundesamtes⁴: „Bundesverkehrswegeplan besteht eigene Umweltprüfung nicht“. Nach Auffassung der Naturschutzverbände verfehlt der BVWP alle 12 nicht-monetarisierten Umweltziele, da es nach ihrer Auffassung unzulässig ist, einen positiven Effekt aus der „Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken“ (Umweltziel 2.4.2) abzuleiten (vgl. dazu Ziff. 8.3 der STN). Im Übrigen sind die Auswirkungen auf die Biodiversität durch weitere Zerschneidungen von Lebensräumen noch gravierender, da im BVWP-E als Bewertungskriterium nur die bundesweit bedeutendsten Gebiete und Vernetzungskorridore berücksichtigt wurden (zu den für NRW ermittelten Auswirkungen vgl. Ziff. 6.1 und 16 der STN).

Der Umweltbericht lässt offen, für welches Neubau-/ Ausbau-Szenario die Bewertung gilt; den Ausführungen ist jedenfalls zu entnehmen, dass es keinen Unterschied macht, ob nur die Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“ oder auch die des „Weiteren Bedarfs“ berücksichtigt werden. Im Folgenden ist die Gesamtschau der Angaben im Umweltbericht zu den „Umweltauswirkungen auf Projektebene“ (Kap. 6) und den „Umweltauswirkungen auf Netzebene“ (Kap. 7) des BVWP-E seitens der Naturschutzverbände zusammengestellt worden.

⁴ Umweltbundesamt, PM 18/16 vom 25.4.2016, verfügbar unter <http://www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/bundesverkehrswegeplan-besteht-eigene>.

Umweltziele (Tab. 20 des Umweltberichts)	Beitrag zu Zielerreichung (laut Angaben im Umweltbericht Kap. 6 und 7)
2.1 Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung	deutlich negativ
2.2 Erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten (Natura 2000-Verträglichkeitseinschätzung)	deutlich negativ
2.3 Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250) der BfN-Lebensraumnetzwerke	negativ
2.4.1 a) Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500) der BfN-Lebensraumnetzwerke (Waldebensräume)	negativ; deutlich negativ bei Berücksichtigung der WB-Projekte
2.4.1 b) Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500) der BfN-Lebensraumnetzwerke (Großsäugerlebensräume)	negativ; deutlich negativ bei Berücksichtigung der WB-Projekte
2.4.1 c) Zerschneidung von national bedeutsamen Lebensraumachsen/-korridoren	kein wesentlicher Beitrag zur Zielerreichung; negativ bei Berücksichtigung der WB-Projekte
2.4.2 (nur Ausbau): Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken	positiv
2.5 Flächeninanspruchnahme	negativ
2.6 Durchfahung von Überschwemmungsgebieten	negativ
2.7 Durchfahung von Wasserschutzgebieten	negativ
2.8 Zerschneidung Unzerschnittener Verkehrsarmer Räume (UZVR >100 qkm nach BfN)	negativ; deutlich negativ bei Berücksichtigung der WB-Projekte
2.9 Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Vorrangflächen des Kulturgüter- und Landschaftsschutzes	negativ

Auch hinsichtlich der sogenannten monetären Umweltziele weist der Umweltbericht ein verkehrsträgerspezifisches Verfehlen der Ziele aus:

- **CO₂-Einsparung**
Die CO₂-Bilanz der einzelnen Verkehrsträger auf die nicht monetären Umweltziele ist unterschiedlich. Während bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraßen insgesamt eine Einsparung von CO₂-Emissionen stattfindet, verursacht die Summe der Straßenprojekte eine negative Bilanz,

d.h. es wird mehr CO₂ freigesetzt als ohne die geplanten Straßen. In der Summe über alle Projekte des VB/VB-E ergibt sich im Saldo eine Einsparung von etwa 491.453 Tonnen CO₂ pro Jahr. Die Größenordnung des Effektes entspricht dabei weniger als 0,1 % der jährlichen Gesamtemissionen an Treibhausgasen in Deutschland, die bei etwa 900 Mio. Tonnen liegt.

Zu einer wirksamen Reduzierung von Treibhausgasen trägt der BVWP-Entwurf nicht bei.

Der Verkehrssektor ist von den anvisierten CO₂-Minderungszielen weit entfernt: Im Verkehrsbereich soll der Endenergieverbrauch bis 2020 um rund 10 Prozent, und bis 2050 sogar um rund 40 Prozent gegenüber 2005 zurückgehen (Presse- und Informationsamt der Bundesregierung 2012, S. 147). Im aktuellen Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission wird bis 2030 für den Verkehr eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen um rund 20 Prozent bezogen auf das Jahr 2008 angestrebt. Was allerdings aufgrund der erheblichen Zunahme der Verkehrsemissionen bedeuten würde, dass diese immer noch um 8 Prozent über dem Stand von 1990 lägen. Aus Sicht der Europäischen Kommission ist es erforderlich, den Treibhausgasausstoß im Verkehrssektor bis 2050 um mindestens 60 Prozent gegenüber 1990 zu senken; dies entspräche einer Emissionsminderung um rund 70 Prozent des Stands von 2008 (KOM(2011) 144 endgültig, Rn. 6).

- Luftschadstoff-Emissionen

Betrachtet werden hier Stickstoffoxide (NO_x), Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoffe (HC), Feinstaub und Schwefeldioxid (SO₂).

Im Ergebnis der Bilanz über alle Projekte des VB/VB-E zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei der CO₂-Bilanz. Während die Schienenprojekte (minus 3.334 Tonnen/Jahr) und die Wasserstraßenprojekte (minus 1.561 Tonnen/Jahr) tendenziell zu einer Verringerung der Luftschadstoffemissionen führen, führen die Straßenprojekte tendenziell zu einer Mehrbelastung (plus 22.444 Tonnen/Jahr). Verkehrsträgerübergreifend führt dies zu einer prognostizierten Zunahme der Luftschadstoffemissionen um 17.549 Tonnen/Jahr.

Bei Stickoxiden und Feinstaub-Stoffen ergeben sich im Saldo über alle Verkehrsträger negative Werte, d.h. hier kommt es verkehrsträgerübergreifend zu einer Abnahme der Emissionen, da der Rückgang bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße die leichte Zunahme bei der Straße überkompensiert.

Die durch den BVWP bewirkten Veränderungen liegen gemessen an den jährlichen Gesamtemissionen der Stickoxide und des Feinstaubes aber lediglich im Promille-Bereich. Zu einer wirksamen Reduzierung von Luftschadstoff-Emissionen trägt der BVWP-Entwurf nicht bei.

3. Verfahrenskritik

3.1. Unangemessene Frist vereitelt sachgerechte Beteiligung zum BVWP-E

Das Ziel der Beteiligung zum Entwurf des BVWP, die Gesamplanauswirkungen und insbesondere dessen Umweltauswirkungen zu erfassen, kann angesichts der - die Mitwirkung einschränkenden Bedingungen - nicht erreicht werden. Die Beteiligung an der Offenlage des Entwurfs des BVWP setzt voraus, dass die interessierte Öffentlichkeit und auch die ehrenamtlichen Vertreterinnen und Vertreter der Naturschutzverbände sich zunächst mit

- der dem BVWP-E zugrundeliegenden Grundkonzeption,
- der Verkehrsprognose 2030 und
- der Bewertungsmethodik zu den Bewertungsmodulen A: Nutzen-Kosten-Analyse, B: Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung, C: Bewertungsmodul C: Raumordnerische Beurteilung, D: Städtebauliche Beurteilung

auseinandersetzen können müssen, um dann zu den umfangreichen Dokumenten des BVWP-Entwurfs wie Gesamtplanentwurf, Umweltbericht und den einzelnen Projekt-PRINS Stellung nehmen zu können. In einer Frist von nur 6 Wochen ist dies nicht möglich; es fehlt von vorneherein an der Grundlage für eine sachgerechte Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Naturschutzverbände.

Die gemeinsame Stellungnahme von BUND NRW, LNU und NABU NRW beruht in zentralen Punkten auf der Mitwirkung von mehr als 300 ehrenamtlich engagierten Mitgliedern. Die auf 6 Wochen beschränkte Offenlage hat das Ehrenamt in seinen Mitwirkungsmöglichkeiten stark eingeschränkt und eine sachgerechte, vollumfängliche Beteiligung unmöglich gemacht. Die gewählte Vorgehensweise ist nicht nachzuvollziehen, wenn man bedenkt, dass Pläne von ähnlicher Komplexität und Bedeutung - wie beispielsweise ein neuer Landesentwicklungsplan – für eine Dauer von 6 Monate der Öffentlichkeit zur Stellungnahme vorgelegt werden. In der zum BVWP-E gewährten Frist gilt es ansonsten im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zu einem einzelnen, zur Planfeststellung vorgelegten Vorhaben, Stellung zu nehmen. Beim der Beurteilung und Bewertung der BVWP-Konzeption geht es gerade nicht darum, Einzelprojekte zu bewerten, sondern die verkehrsträgerübergreifende Netzplanung zu bewerten.

Mit der Entscheidung für den sehr kurzen Beteiligungszeitraum von 6 Wochen hat sich das Bundesverkehrsministerium gegen die Empfehlung aus dem Endbericht „Erarbeitung eines Konzepts zur Integration einer Strategischen Umweltprüfung in die Bundesverkehrswegeplanung“⁵, eine Frist zur Äußerung und Stellungnahme von drei Monaten vorzusehen, entschieden.

Zu der unangemessen kurzen Frist kommen weitere Umstände hinzu, die den

⁵ Sachverständigengutachten „Grundkonzeption einer nachhaltigen Bundesverkehrswegeplanung“, F+E- Vorhaben 96.0904/ 2007 im Auftrag des Umweltbundesamtes, Dessau-Roßlau Oktober, S. 218.

zeitlichen Rahmen für die Erarbeitung einer umfassenden Stellungnahme zusätzlich beschränken und die Beteiligung faktisch weiter erschweren.

Hierzu zählen

- keine Schaffung eines Zugangs für via E-Mail übermittelte Stellungnahmen,
- eine Beschränkung der Einreichung von Stellungnahmen per Briefpost, Bote oder über das Online-Formular, das allerdings vom Umfang her beschränkt ist,
- keine Möglichkeit, an den Orten der Offenlage in den Bundesländern – in NRW die Bezirksregierungen Düsseldorf und Münster – eine Abgabe von Stellungnahmen zu eröffnen,
- am Tag des Fristablaufs auf Nachfrage seitens des Bundesverkehrsministeriums die Auskunft zu erhalten, dass eine Abgabe der Stellungnahme am letzten Tag der Offenlage nur bis zum Ende der üblichen Dienstzeiten möglich sei, da der Pförtner nicht zur Entgegennahme von Post berechtigt sei und ein Nachtbriefkasten nicht zur Verfügung stünde.

3.2. Öffentlichkeitsbeteiligung zur Verkehrswegeplanung in NRW auf ein Minimum beschränkt

Die Naturschutzverbände kritisieren, dass das Landesverkehrsministerium (MBWSV) eine Beteiligung der Öffentlichkeit im Zuge der Erarbeitung des BVWP-E weder initiiert noch gefördert hat. So wurde weder öffentlichkeitswirksam über die Offenlage des BVWP-E und die auf Jahre hin gleichermaßen einmalige wie letztmalige Gelegenheit zur Stellungnahme zur Verkehrswegeplanung informiert (vgl. PM des MBWSV vom 16.3.2016 „Ministerium, Verkehr, Presse: Bundesverkehrswegeplan: NRW freut sich über das größte Anti-Stau-Programm“) noch hatte eine interessierte Öffentlichkeit Gelegenheit, sich im Vorfeld der Projektmeldungen zu beteiligen.

Im September 2013 hatte das Land NRW dem Bundesverkehrsministerium eine Liste von 279 Straßenbauprojekten vorgelegt - 72 neue Vorhaben sowie 206 Vorhaben, die bereits im BVWP 2003 enthalten waren (PM des MBWSV vom 26.09.2013 „Bundesverkehrswegeplan 2015: Land meldet Straßenbauprojekte zur Bewertung an den Bund“). Grundlage der Liste waren die in den Regionalräten Arnsberg, Detmold, Düsseldorf, Köln und Münster sowie der Verbandsversammlung des Regionalverbands Ruhr (RVR) beschlossenen Vorhabenlisten. Nur in diesen Gremien erfolgte eine Diskussion der Straßenbauprojekte. Eine Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit und der Naturschutzverbände seitens des Verkehrsministeriums NRW fand nicht statt. Das Landesverkehrsministerium ist damit der Empfehlung des Bundesverkehrsministeriums im „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung“⁶, (...) *im Vorfeld ihrer Projektanmeldungen die Bürgerbeteiligungen*

⁶ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, November 2012.

durchzuführen und/ oder den Bedarf z.B. im Rahmen von Regionalkonferenzen mit Kommunen und Trägern öffentlicher Belange zu diskutieren (...) nicht gefolgt.

Nach Auffassung der Naturschutzverbände ließ bereits die Meldeliste für NRW die verkehrs- und klimapolitisch erforderliche „Verkehrswende“ vermissen; so wurde in Berlin der massive Ausbau des Netzes der Bundesautobahnen auf bis zu acht Fahrspuren angemeldet. Dabei ging die Meldung des Landesverkehrsministeriums bei den Bundesautobahnen noch weit über die Anmeldungen aus den Regionen hinaus. Die Autobahnen in NRW sollen danach insgesamt auf einer Länge von circa 670 km von vier auf sechs Fahrspuren und für circa 230 km von sechs auf acht Fahrspuren ausgebaut werden.

Im Fall einer Anhörung der Naturschutzverbände im Vorfeld der Meldung nach Berlin hätten die Naturschutzverbände sich dagegen ausgesprochen

- unter Aufgabe der eigenen Prioritätensetzung die „Wunschlisten“ der Regionalräte und der RVR-Verbandsversammlung in die Meldeliste an das Bundesverkehrsministerium aufzunehmen (immerhin hatte die Landesregierung im Jahr 2011 angesichts immer knapper werdender Finanzmittel für den Straßenbau und der Einsicht, die zur Verfügung stehenden Finanzmittel vom Neubau in den Erhalt des bestehenden Straßennetzes umzuschichten, eine „Priorisierung der anstehenden Bundesfernstraßenprojekte“ vorgenommen), und
- Straßenbauprojekte, für die wegen erheblicher ökologischer Konflikte im BVWP 2003 ein „besonderes ökologisches Risiko“ bzw. ein „naturschutzfachlicher Planungsauftrag“ vermerkt ist, erneut in die Meldeliste aus NRW aufzunehmen, u.a. die A 1 „Eifelautobahn“ (Kreis Euskirchen), B 8 Dinslaken-Wesel (Kreis Wesel), B 65 Preußisch Oldendorf-Lübbecke-Hille (Kreis Minden-Lübbecke), B 508 OU Hilchenbach (Kreis Siegen-Wittgenstein), B 480 OU Winterberg/Niedersfeld (Hochsauerlandkreis).

4. Defizite bei der Ermittlung und Darstellung der Beurteilung der „Umweltbetroffenheit“

4.1. Intransparente Bewertung nicht-monetarisierter Kriterien

Im Umweltbericht wird die Bewertungsmethodik allgemein ausführlich beschrieben und erläutert.

Zu der Bewertung der nicht-monetarisierten Kriterien finden sich die kriterienbezogenen Bewertungsschwellen für die Projektbewertung (UB Tab. 13), in den PRINS zu den einzelnen Projekten in der tabellarischen Auflistung und der dort dargestellten flächenmäßigen Betroffenheit der einzelnen Kriterien und der daraus abgeleiteten Bewertung in „mittel“, „gering“ und „hoch“ wieder. Soweit ist die Bewertung in den einzelnen PRINS zum „Umweltbeitrag Teil 2“ nachvollziehbar dargestellt.

Für die allgemeine Öffentlichkeit wäre es zur Verständlichkeit der Projektbewertungen aber angebracht, in den PRINS auf die entsprechenden Erläuterungen/ Tabellen des Umweltberichts zu verweisen.

In den PRINS fehlt jedoch die im Umweltbericht dargestellte Gesamtbewertung des Projektes für den Umweltbeitrag Teil 2 (Kap. 4.7.4.4). Die Aggregation der Einzelbewertungen je Kriterium zu einem Gesamtergebnis des Umweltbeitrags zur Projektbewertung Teil 2 erfolgt danach unter Berücksichtigung unterschiedlicher Gewichtungen der Kriterien (Tab.15, 16) und führt in einem Punktwertverfahren zu einer Gesamtbewertung der nicht-monetarisierten Kriterien (Tab. 17). Es ist nicht verständlich, weshalb die für die einzelnen Projekte ermittelten Wertzahlen je Kriterium und die Gesamtwertzahl in den PRINS nicht benannt werden (eine zusätzliche Spalte in der tabellarische Darstellung hätte gereicht). Erst so wäre die ermittelte Betroffenheit der nicht-monetarisierten Schutzgüter - ergänzt um einem Verweis auf die Erläuterungen im Umweltbericht – für die allgemeine Öffentlichkeit verständlich.

Dem BVWP-Entwurf mangelt es auch an dieser Stelle an Nachvollziehbarkeit und Transparenz.

4.2. Fehlende Quellenangaben

In der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung (Modul B) wird bei Beurteilung von Auswirkungen oft auf Bewertungen aus Gutachten aus laufenden Plan- oder Zulassungsverfahren verwiesen. Es fehlt hier an einer genaueren Quellenangabe, ohne die die getroffene Bewertung nicht überprüfbar ist. Auch in diesem Punkt weist der BVWP-Entwurf eine fehlende Transparenz auf.

4.3. Mängel bei Definition der Projektauswirkungen

Die zur Ermittlung der Größenordnung direkter Flächeninanspruchnahmen durch Straßen zugrunde gelegten durchschnittlichen Referenzwerte für die Trassenbreite (UB S. 38) sind restriktiv bemessen. So wird bei einem 4-streifigen Ausbau einer Autobahn mit Standstreifen im ebenen Gelände bei der Bewertung der direkten Flächeninanspruchnahme von einem Referenzwert, Breite 35 Meter, ausgegangen. Dieses ist nach den Erfahrungen in Autobahnprojekten wie für die BAB 52 nicht zutreffend.

4.4. Unzureichende Bewertung der Beeinträchtigungsintensität in den Wirkzonen

Bedenken bestehen gegen die angenommenen Beeinträchtigungsintensitäten in den – der Bewertung zugrunde gelegten - Wirkzonen (Tab. 11). Bei einem Neubau einer Autobahn/ Bundesstraße wird je nach Verkehrsaufkommen in einer beidseitigen Wirkzone von 300 bzw. 500 Meter ein Beeinträchtigungsfaktor von 5% angenommen. Diese Wirkzonen sollen Lärmwirkungen auf die Erholungsnutzung und die Avifauna, Einträge von eutrophierenden Stickstoffverbindungen und visuelle Wirkungen auf das Landschaftsbild und die Avifauna (Vergrämung) erfassen (vgl. UB S. 40/41).

Der pauschalisierte Beeinträchtigungsfaktor von 5% führt insbesondere bei den Wirkungen im trassennahen Bereich zu einer erheblichen Fehleinschätzung. Dort ist von sehr hohen Beeinträchtigungsintensitäten auszugehen ist. Beispielsweise wird bei einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 DTV im Nahbereich bis 25 Meter von einem Faktor von 70%, im Bereich bis 50 Meter von 40%, bis 150 Meter von 20 % und von 150-250 Meter von 10 % ausgegangen⁷.

4.5. Unklarheiten bei Definition der Projekte

Bei Projekten, für die noch keine Linie aus einem Linienabstimmungsverfahren vorliegt, ist es nicht nachzuvollziehen, nach welchen Kriterien die - der Projektbewertung - zugrunde liegende Trassenführung bestimmt wurde.

Bei Projekten, für die bereits in Vorbereitung auf eine Linienbestimmung eine UVS in Erarbeitung ist oder eine UVS bereits vorliegt, wird eine der dort untersuchten Varianten zugrunde gelegt. So wird im Beispielsfall der B 239 Herford-Kirchlengern mit einer weitgehend innerörtlichen Trasse, eine der in der UVS untersuchten Varianten („innerörtliche Bahntrasse“) bewertet, obwohl aufgrund der fehlenden Linienbestimmung auch Varianten im Außenbereich möglich sind. Diese Auswahl ist im Hinblick auf die Umweltbewertung entscheidend, im Hinblick auf eine Darstellung und Bewertung ermittelter Umweltauswirkungen kann diese Vorgehensweise nicht zufrieden stellen. In den PRINS erfolgt zwar der Hinweis, dass der dargestellte Verlauf des Projekts eine der Lösungsmöglichkeiten darstellt, der Verlauf sich in den nachfolgenden Planungsstufen verändern kann. In diesem Fall soll dann regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchgeführt werden. Bei dieser Vorgehensweise bleiben aber zum jetzigen Zeitpunkt des BVWP-E mögliche Kosten auf Grund längerer Trassenführungen, zusätzlicher Bauwerke (Brücken) oder höhere Anforderungen an den naturschutzfachlich /-rechtlich gebotenen Ausgleich und Ersatz, ggf. vorgezogene artenschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen, unberücksichtigt. Davon betroffen ist auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis, das im genannten Beispielsfall bei einer Trassenführung im Freiraum mit schutzwürdigen Bereichen einer Auenlandschaft anders gestalten würde.

Die vorgenommene „Trassenplausibilisierung“ (UB S. 8, 181), die eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für die Phase der Projektanmeldung und Projektdefinition ist, um bereits auf dieser Ebene Projekte mit offensichtlich vermeidbaren Umweltauswirkungen zu erkennen und auszusortieren, überzeugt in den Fällen ohne räumliche Vorgaben durch ein Linienbestimmungsverfahren nicht. In dem oben genannten Beispielsfall ist die gewählte Projektvariante zwar umweltfreundlicher als die Varianten durch den Freiraum und den dortigen Auenbereich, allerdings stößt die innerörtliche Variante auf städtebauliche Bedenken, weshalb sich der Rat der betroffenen

⁷ ARGE EINGRIFF – AUSGLEICH NRW (1994): Entwicklung eines einheitlichen Bewertungsrahmens für straßenbedingte Eingriffe in Natur und Landschaft und deren Kompensation, S. 71.

Kommune wiederum für eine im BVWP-E gar nicht betrachtete Variante einer Tunnellösung ausgesprochen hat.

In einem anderen Beispielsfall - B 7 OU Scherfede – wird die umweltunverträglichste Linie mit zweifacher Querung der Diemelau als Planfall angenommen. Es ist nicht zu erkennen, dass hier eine „Projektplausibilisierung“ zur Erkennung offensichtlich vermeidbarer Umweltauswirkungen erfolgt ist.

Es bestehen auch Unklarheiten bei den Ausbauzielen. So werden im „Hauptprojekt“ Ziele genannt, die dann in keinem der „Teilprojekte“ mehr genannt werden. So im Fall der B 1 OU Erwitte und B1 OU Salzkotten, wo im „Hauptprojekt“ unter Bautypen/ Bauziele ein 2-streifiger Neubau / 3-streifiger Neubau angegeben wird, bei beiden „Teilprojekten“ aber ein 2-streifiger Neubau genannt wird. Hier stellt sich die Frage, auf welcher Basis die Projektkosten ermittelt worden sind.

4.6. Festlegungen im Scoping-Verfahren

Im Umweltbericht wird in verschiedenen Zusammenhängen u.a. hinsichtlich der Methodik (vgl. S. 3, 8, 60, 177) auf ein schriftliches Scoping im Jahr 2015 verwiesen. Zum Scoping-Verfahren werden aber im BVWP-E keine weiteren Inhalte veröffentlicht. Dies ist wegen der im Scoping-Verfahren getroffenen inhaltlichen Festlegungen zur Methodik der Umweltprüfung von allgemeinem Interesse.

Die Naturschutzverbände bitten um Übersendung der Dokumentation der Scoping-Festlegungen.

5. Kaum Relevanz der „Umweltbetroffenheit“ für Festlegung des verkehrlichen Bedarfs

Nach der Konzeption für die Erstellung des BVWP hat die Bewertung der Umweltbetroffenheit nur in einem Punkt eine Bedeutung: Projekte werden nur dann in den „Vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung“ eingestuft, wenn sie keine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen bzw. wenn naturschutzfachliche Probleme bereits umfassend in Planfeststellungsverfahren abgearbeitet wurden (vgl. BVWP-Entwurf, S. 11).

Eine festgestellte „hohe Umweltbetroffenheit“ bleibt damit sowohl für die Projekt- als auch Gesamtplanebene beinahe ohne Konsequenzen. Dies stellt im Hinblick auf die dringend erforderliche stärkere Berücksichtigung von Umwelt- und Naturschutzbelangen bei der Verkehrswegeplanung keine Grundlage für eine zukunftsfähige Verkehrsplanung dar. Dass der Gesamtplan alle selbst gesteckten Umweltziele verfehlt (vgl. Ziff. 2 der STN), kann dann nicht mehr überraschen. Insbesondere hinsichtlich der damit tolerierten Beeinträchtigungen des europäischen Schutzgebietsystems „Natura 2000“ stößt diese Vorgehensweise allerdings auf erhebliche rechtliche Bedenken (vgl. Ziff. 10 der STN).

6. Unzureichende Berücksichtigung von Umweltzielen

Im Umweltbericht wird darauf abgestellt, dass im Rahmen der SUP gemäß §14g Abs. 2 Nr. 2 UVPg die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen auf die geltenden Ziele des Umweltschutzes hin auszurichten ist. Im Rahmen der vorliegenden SUP wurden Umweltziele ausgewählt, die sich insbesondere aus umweltbezogenen Gesetzen und Rechtsverordnungen des Bundes sowie aus aktuellen umweltbezogenen Erklärungen und Beschlüssen der Bundesregierung ableiten (vgl. Tab. 3 des Umweltberichtes). Die hier vorgenommene Auswahl der Umweltziele und Bewertungskriterien ist nach Ansicht der Naturschutzverbände unvollständig und erlaubt daher keine sachgerechte Bewertung der Umweltauswirkungen des BVWP-Entwurfs.

Defizite bei der Auswahl der Umweltziele und Bewertungskriterien bestehen insbesondere im Hinblick auf den Biotopverbund, den Artenschutz und die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie.

6.1. Aspekt: Erhalt der Biologischen Vielfalt

Im Rahmen der vorliegenden SUP werden als Ziel die allgemeinen Anforderungen des § 1 BNatSchG und die *Nationale Strategie zur Biologischen Vielfalt* des BMU aus dem Jahr 2007 (Biodiversitätsstrategie) berücksichtigt. Zur Bewertung werden folgende nicht-monetarisierte Kriterien herangezogen:

- Kriterium 2.1: Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung (Natura 2000-Gebietsnetz / Naturschutzgebiet / Nationalpark / Kern- und Pflegezonen von Biosphärenreservaten / Naturschutzgroßprojekt des Bundes, UNESCO-Weltnaturerbe, Ramsar-Feuchtgebiete)
- Kriterium 2.2: Erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten (Natura 2000-Verträglichkeitseinschätzung)
- Kriterium 2.3: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250) der BfN-Lebensraumnetzwerke
- Kriterium 2.4: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500) der BfN-Lebensraumnetzwerke (Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.500) der BfN-Lebensraumnetzwerke (Großsäugerlebensräume), Zerschneidung von national bedeutsamen Lebensraumachsen/-korridoren; Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken bei Ausbauprojekten

6.1.1. Berücksichtigung der Biotopverbundplanung des Bundes und der Länder

Zur Erhaltung der Biodiversität ist die übergeordnete Biotopverbundplanung auf Bundesebene von herausragender Bedeutung. Diese Flächen und Korridore sind daher als Tabubereiche anzusehen. Die Naturschutzverbände fordern daher, Verkehrsprojekte, die bereits auf der Planungsebene die Funktion dieser Bereiche erkennbar beeinträchtigen können, zu streichen.

Aber nicht nur die übergeordneten Biotopverbundplanungen des Bundes sind für die Erhaltung der Biologischen Vielfalt von großer Bedeutung. Die eigentlich entscheidende Biotopverbundplanung findet auf Länderebene statt. Nach den Vorgaben des BNatSchG zum Biotopverbund (§ 20 und § 21 BNatSchG, Schaffung eines Biotopverbundsystems) sind die Bundesländer zur Umsetzung einer Biotopverbundplanung, die der Sicherung der Biologischen Vielfalt dient, verpflichtet. Die Umsetzung durch die Bundesländer mag dabei durchaus unterschiedlich erfolgen und auch auf der Grundlage nicht miteinander kompatibler Datensätze vorliegen. Trotzdem ist eine Berücksichtigung der Biotopverbundflächen der Länder möglich und sachlich erforderlich.

Für NRW hat das LANUV landesweit die Flächen identifiziert, die für den Biotopverbund von herausragender Bedeutung sind. Die Naturschutzverbände fordern, diese Flächen bei der Bewertung der in Nordrhein-Westfalen geplanten Verkehrsprojekte heranzuziehen. Nordrhein-Westfalen ist durch Verkehrsachsen und Siedlungsbänder so stark zerschnitten wie kein anderes Bundesland. Etwa 23% des Landes sind durch Siedlungs- und Verkehrsflächen versiegelt. Dies führt zunehmend zu einer genetischen Isolation von Populationen. Um das Schutzgebietssystem in einen wirksamen Biotopverbund auf regionaler und lokaler Ebene zu überführen, müssen die Schutzgebiete vernetzt werden. Diesem Ziel dienen vernetzende Korridore und Trittstein-Habitats, verteilt auf die gesamte Landesfläche. Auch vor dem Hintergrund des Klimawandels ist die Durchlässigkeit der Landschaft mit Ausbreitungsmöglichkeiten für die Arten essentiell.

Die Naturschutzverbände haben im Rahmen dieser Stellungnahme bei der Bewertung der einzelnen Straßenbauprojekte qualitativ ermittelt, ob Flächen des Biotopverbundes herausragender Bedeutung betroffen sind (vgl. Ziff. 16 der STN).

6.1.2. NRW-Schutzgebietskulisse nicht berücksichtigt

Die Naturschutzverbände kritisieren, dass die für die BVWP-Konzeption gewählten Umweltziele die NRW-Schutzgebietskulisse nicht abbilden und damit bei der Bewertung bislang unberücksichtigt bleiben.

Die Naturschutzverbände fordern, dass die schutzgebietsbezogenen Erfordernisse der Raumordnung für NRW beachtet bzw. berücksichtigt werden.

Die im Landesentwicklungsplan NRW festgelegten Gebiete für den Schutz der Natur sowie Feuchtgebiete von internationaler Bedeutung sind für den Aufbau eines landesweiten Biotopverbundes zu sichern und durch besondere Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu erhalten, zu entwickeln und, soweit möglich, miteinander zu verbinden; sie dürfen für Nutzungen, die diese Zielsetzungen beeinträchtigen, nur in Anspruch genommen werden, wenn die angestrebte Nutzung nicht an anderer Stelle realisierbar ist, die Bedeutung der Gebiete dies zulässt und der Eingriff auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt wird. (LEP NRW B. III. 22 - Ziel 2.22)

Auch in den - im vorliegenden LEP-Entwurf⁸ - festgelegten Gebiete für den Schutz der Natur haben die Ziele des Naturschutzes Vorrang vor anderen raumbedeutsamen Nutzungsansprüchen. Diese Gebiete sind als Grundgerüst des landesweiten Biotopverbundes zu erhalten oder zu entwickeln.

In den Regionalplänen in NRW sind Bereiche zum Schutz der Natur (BSN) als Vorranggebiet ausgestaltet⁹, so dass entgegenstehende Planungen gegen die Ziele der Raumordnung verstoßen.

In den GSN und BSN sind der Schutz und die Entwicklung von Schutzgebieten geplant. Gebiete zum Schutz der Natur (GSN) dürfen für Nutzungen, die ihre Zielsetzungen beeinträchtigen, nur in Anspruch genommen werden, wenn die angestrebte Nutzung nicht an anderer Stelle realisierbar ist, die Bedeutung der Gebiete dies zulässt und der Eingriff auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt wird (LEP NRW B. III. 22 - Ziel 2.22).

Ein Straßenbau in oder an einem Schutzgebiet führt regelmäßig zu dessen Beeinträchtigung und dazu, dass die gewollte positive Entwicklung als Naturschutzfläche behindert oder gar unmöglich gemacht wird. Die landes- und regionalplanerischen Ziele stehen daher regelmäßig im Konflikt zu geplanten Straßenbaumaßnahmen. Ein Bundesverkehrswegeplan, der in nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsverfahren als wesentliches Instrument der Planrechtfertigung eingeht, muss daher schon frühzeitig die konfligierenden Ziele der Landes- und Regionalplanung beachten. Dies ist im vorliegenden BVWP-Entwurf nicht geschehen.

Die Abgrenzungen der GSN und BSN liegen als GIS-Daten vor und können daher im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung mit zumutbarem Aufwand ausgewertet werden.

Die Naturschutzverbände haben im Rahmen dieser Stellungnahme die einzelnen Straßenbauprojekte danach bewertet, ob durch sie Gebiete für den Schutz der Natur (GSN) oder Bereiche für den Schutz der Natur (BSN) betroffen sind (vgl. Ziff. 16 der STN).

6.1.3. Wiedervernetzung

Laut Tabelle 3 des Umweltberichts lautet ein zu berücksichtigendes Umweltziel:

(...) Bis 2020 gehen von den bestehenden Verkehrswegen in der Regel keine erheblichen Beeinträchtigungen des Biotopverbundsystems mehr aus. Die ökologische Durchlässigkeit von zerschnittenen Räumen ist erreicht. (Biodiversitätsstrategie).

In welchen Fällen das Ziel durch die Planung erreicht sein soll, geht aus Tabelle 20 hervor:

- *Ein deutlich positiver Beitrag zur Zielerreichung bzw. Ziel sehr deutlich erfüllt liegt vor, wenn >5% der hervorragenden*

⁸ Entwurf der nordrhein-westfälischen Landesregierung für einen neuen Landesentwicklungsplan (LEP) vom 22. September 2015.

⁹ Vgl. Anlage 3 zur LPIG DVO - Planzeichenverzeichnis der Regionalpläne; Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen – Nr. 20 vom 25. Juni 2010.

Wiedervernetzungsabschnitte Maßnahmen zur Wiedervernetzung aufweisen.

- *Ein positiver Beitrag zur Zielerreichung bzw. Ziel deutlich erfüllt liegt vor, wenn 1%- 5% der hervorragenden Wiedervernetzungsabschnitte Maßnahmen zur Wiedervernetzung aufweisen.*
- *Kein wesentlicher Beitrag zur Zielerreichung bzw. Ziel erfüllt liegt vor, wenn <1% der hervorragenden Wiedervernetzungsabschnitte Maßnahmen zur Wiedervernetzung aufweisen.*

Nach der Konzeption des BVWP-E werden die Maßnahmen zur Wiedervernetzung nur im Zusammenhang mit Ausbauvorhaben, bei denen es um den Ausbau bestehender Straßen geht, angeführt. Eine eigenständige Betrachtung von Wiedervernetzungsmaßnahmen auf der Ebene des Bundesverkehrswegeplans findet nicht statt.

Der Vorgehensweise im BVWP-E ist eine Absage zu erteilen, da die Bewertung der Umweltauswirkungen von Ausbauvorhaben verzerrt wird. Bei der Bewertung der „Umwelt-Betroffenheit“ für das Einzelstraßenprojekt führt es dazu, dass für ein Ausbauvorhaben allenfalls eine „mittlere Umweltbetroffenheit“ angenommen wird, da zum Kriterium 2.4.2. eine positive Bewertung eingestellt wird (vgl. ausführlich unter Ziff. 8.3 der STN).

Die Naturschutzverbände fordern, dass im Zuge der Erarbeitung des neuen BVWP die zu ergreifenden Maßnahmen zum Rückbau von Verkehrsflächen sowie zur Wiedervernetzung identifiziert, geplant und durch die Bedarfsplanung hinsichtlich ihres Bedarfs verbindlich gemacht werden. Dabei sollen insbesondere

- die Maßnahmen aus dem von der Bundesregierung am 29.2.2012 beschlossenen Bundesprogramm Wiedervernetzung,
- die Straßenabschnitte, die im Rahmen des F+E Vorhaben 3507 82 090 des BfN (veröffentlicht in HÄNEL & RECK 2011) „Bundesweite Prioritäten zur Wiedervernetzung von Ökosystemen“ ermittelt wurden, sowie
- das Entscheidungskonzept des LANUV NRW

in den Blick genommen werden (vgl. Ziff. 8.1 der STN).

6.2. Aspekt: Artenschutz

Es fehlt das Umweltziel „Artenschutz“. Artenschutzbelange müssen sowohl auf der Projektebene als auch auf der Netzebene Eingang in die Bewertung der Verkehrsprojekte finden.

Im Folgenden wird aufgezeigt, welche Daten, die meist im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erhoben wurden, vorliegen und nach Auffassung der Naturschutzverbände bei der Zusammenstellung der Auswirkungen des BVWP-E auf die Umwelt hätten berücksichtigt werden müssen.

6.2.1. Artenschutz auf der Projektebene

Von besonderer Bedeutung sind "Arten nationaler Verantwortlichkeit Deutschlands". Es gibt drei Kategorien der nationalen Verantwortlichkeit:

- In besonders hohem Maße verantwortlich: Hierunter fallen Taxa, deren Aussterben im Bezugsraum äußerst gravierende Folgen für den Gesamtbestand hätte bzw. deren weltweites Erlöschen bedeuten würde.
- In hohem Maße verantwortlich: Dies sind Taxa, deren Aussterben im Bezugsraum gravierende Folgen für den Gesamtbestand hätte bzw. deren weltweite Gefährdung sich stark erhöhen würde
- In besonderem Maße für hochgradig isolierte Vorposten verantwortlich: Für Taxa, die keines der Kriterien der oben genannten Hauptkategorien oder erfüllen, ist diese Kategorie zu vergeben, wenn sich im Bezugsraum mindestens eine Population bzw. ein disjunktes Teilareal geringer Größe des betreffenden Taxons befindet und darüber hinaus weitere strikte Kriterien erfüllt werden.

Diese Arten sind Bestandteil des Bundesprogramms "Biologische Vielfalt". Auch auf Ebene der Bundesländer sind „Verantwortungsarten“ benannt worden, die in die Umweltbewertung einzubeziehen sind. Sofern Kenntnisse über diese Arten bereits vorliegen, sind diese im Rahmen der Projektbewertung mit einem entsprechend hohen Stellenwert zu berücksichtigen.

Darüber hinaus ist zu beanstanden, dass europarechtlich geschützte Arten (europäische Vogelarten und Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie, siehe § 44 BNatSchG) im Bundesverkehrswegeplan-Entwurf gar nicht betrachtet wurden, obwohl es sich bei der Einhaltung der artenschutzrechtlichen Verbote um einen wesentlichen Aspekt handelt, der bei jeder Straßenplanung beachtlich ist. Für eine Vielzahl von Projekten liegen bereits heute überschlägige Daten (aus Umweltverträglichkeitsstudien oder Vorentwürfen) oder sogar abschließende artenschutzrechtliche Betrachtungen (z.B. Artenschutz-Fachbeiträge aus Planfeststellungsunterlagen) vor, aus denen erhoben hätte werden können, für welche europarechtlich geschützten Arten die Einhaltung der artenschutzrechtlichen Verbote (Tötung, Störung, Vernichtung der Lebensstätte) nicht sichergestellt werden kann. Diese Daten hätten während der offenbar erfolgten Auswertung vorliegender Planungsunterlagen unschwer ermittelt und in die Prüfung der Umweltauswirkungen einbezogen werden können. Dass dies nicht für wenigstens die weiter fortgeschrittenen Projekte geschehen ist, ist als Mangel der SUP zu werten.

6.2.2. Artenschutz auf der Netzebene

Auch auf der Netzebene sind die Artenschutzbelange zu berücksichtigen. Es ist unstrittig, dass eine große Anzahl von Tieren im Straßenverkehr getötet wird. Nach im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erhobenen Daten¹⁰ befinden sich je nach Situation (Einschnitt, ebene Straßenlage oder Damm-Lage) 0,4

¹⁰Lüttmann J. (2010): Erfahrungen mit Fledermäusen in der Planungsphase; Vortrags-Script zum Fachgespräch Straße-Landschaft-Umwelt am 24.6.2010 des Landesbetriebs Straßenbau NRW.

Fledermäuse (die durch Anhang IV der FFH-RL europarechtlich geschützt sind) pro gefahrenem Kilometer im Gefahrenbereich des Straßenverkehrs. Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Vögel liegt zwischen 0,05 bis 0,25 getöteter Vogel pro km und pro Kontrolluntersuchung¹¹. Die straßenverkehrsbedingten Tötung von Vögel und Fledermäusen wird hier nur beispielhaft genannt; Amphibien, Reptilien und andere Arten des Anhangs IV der FFH-RL sind ebenfalls betroffen.

Auch über die Tötung hinaus wirken Straßen negativ auf die Besiedlung der Landschaft durch Vögel. *„Die ersten 100 m vom Straßenrand stellen für alle Vogelarten einen Bereich mit drastisch reduzierter Lebensraumeignung dar. Auch für Arten, die dort mit relativ hohen Dichten vorkommen, ist von einem signifikanten reduzierten Reproduktionserfolg auszugehen¹².“*

Demnach führen Straßen zu Zonen, aus denen Vögel vertrieben werden, was dem Störungs-Tatbestand entspricht. Da manche Vogelarten sehr lärmempfindlich sind, ist über die allgemeine Störungszone von 100 bis 300 m Breite hinaus noch mit weiteren deutlich größeren artspezifischen Störungsbereichen sicher zu rechnen.

6.3. Aspekt: Gewässerschutz

Die Umweltziele und Bewertungskriterien im Hinblick auf das Schutzgut Wasser sind unzureichend. Als wesentliche Umweltziele sind

- das Erreichen eines guten mengenmäßigen und chemischen Zustands des Grundwassers (§ 47 WHG, Art. 4 WRRL)
- das Erreichen eines guten ökologischen Zustands / Potenzials und eines guten chemischen Zustands der Oberflächengewässer (§ 27 WHG, Art. 4 WRRL)

zu nennen. Der Hinweis auf die Bewirtschaftungsziele §§ 27 – 31 WHG nur in Bezug auf den Ausbau von Wasserstraßen reicht nicht aus. Die Bewirtschaftungsziele können auch durch Straßen- und Schienenprojekte gefährdet werden, z.B. durch Einengung der Entwicklungskorridore oder Verrohrungen der Gewässer, aber auch durch Schadstoffeinleitungen.

Es fehlt auch ein Kriterium für die Prüfung des Umweltziels „§§ 27-31 WHG (Bewirtschaftungsziele)“, das ja zumindest für den Ausbau von Wasserstraßen genannt wird. Bewertungskriterien können beispielsweise aus den WRRL-Maßnahmenprogrammen abgeleitet werden. Für NRW können die Umsetzungsfahrpläne, die der Konkretisierung des Maßnahmenprogrammes dienen, hinzugenommen werden (z.B. Kriterium „Inanspruchnahme von Strahlursprüngen“). Weitere Bewertungskriterien auf der Projektebene können z.B. die Anzahl der Gewässerkreuzungen und die Inanspruchnahme von Entwicklungskorridoren sein.

¹¹Steiof K. (1996): Verkehrsbegleitendes Grün als Todesfalle für Vögel; Natur u. Landschaft 71: 527-532.

¹²Garniel A. et al (2007): Vögel und Verkehrslärm; Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Es fehlt auch eine flussgebietsbezogene Betrachtung gemäß Art. 4.8 WRRL. Hier wäre beispielsweise zu untersuchen, welche Auswirkungen der Flussausbau am Rhein stromaufwärts (z.B. Projekt W 25) und in den Nebenläufen (u.a. Mainausbau auf 3 m Tiefe) für den Niederrhein mit seinen grundwasserabhängigen Schutzgebieten hat.

6.4. Aspekt: Fläche

Der Flächenverbrauch durch die Projekte des BVWP-E wird nur auf der Gesamtplanebene berücksichtigt. Dies ist unverständlich. Auch auf der Projektebene ist die Flächeninanspruchnahme ein wichtiges Kriterium für die Umweltverträglichkeit des einzelnen Projektes.

7. Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung des Plans

In Kapitel 5 des Umweltberichtes soll laut Kapitelüberschrift der Umweltzustand bei Nichtdurchführung des Plans beschrieben werden. Statt der „Null-Variante“ werden aber lediglich generelle Entwicklungstrends der Umwelt im Planungsraum beschrieben. Ein Bezug zur Plandurchführung / Nichtdurchführung fehlt.

Angesichts der erheblichen negativen Umweltauswirkungen des BVWP-E hätte hier zumindest festgestellt werden müssen, dass die Nichtdurchführung des Plans in Bezug auf die nicht-monetarisierten Umweltkriterien zu keiner Verschlechterung führt.

8. Verbindliche Festlegung von Rückbau-, Entschneidungs- und Wiedervernetzungsmaßnahmen sowie Wiedervernetzung auch unabhängig von Ausbaumaßnahmen geboten

8.1. Aufnahme von Rückbau- und Wiedervernetzungsmaßnahmen in den BVWP

Die Naturschutzverbände erwarten, dass die Verkehrswegeplanung auch auf die Handlungsfelder „Rückbau“ und „Entschneidungs- und Wiedervernetzungsmaßnahmen“ erstreckt wird und Rückbau- sowie Wiedervernetzungsmaßnahmen zum Gegenstand der Planung und Bedarfsfestlegung gemacht werden. Der vorgelegte BVWP-E trifft keine eigenen Festlegungen zu diesen Aspekten; auch soweit in Zusammenhang mit Neu- und Ausbauprojekten in den PRINS Aussagen zu Entschneidungs-/ Wiedervernetzungsmaßnahmen getroffen werden, fehlt es an einer verbindlichen Festlegung der Maßnahmen (vgl. Ziff. 6.2 der STN).

Die Naturschutzverbände sehen ihre Forderungen in den Feststellungen des Rats von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU)¹³ bestätigt. In seinem

¹³Rat von Sachverständigen für Umweltfragen, Umwelt und Straßenverkehr - Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr, Sondergutachten Juli 2005.

Sondergutachten spricht der SRU von einem strukturellen Reformbedarf bei der Entwicklungsplanung für die Fernverkehrsnetzplanung und benennt „den Rückbau von Verkehrsflächen sowie die Schaffung von Grünverbindungen“ als Gegenstand der Planung und Bewertung.

(...) Tz. 429. Langfristig ist zusätzlich ein abgestuftes Programm zur Minderung der Gefährdung der biologischen Vielfalt durch existierende Zerschneidung anzustreben, das auch den Rückbau bereits bestehender Straßen umfasst (Tz. 465). Hierzu ist es zunächst erforderlich, die bestehende Zerschneidungssituation der bundesweit bedeutsamen Lebensraumkorridore für die verschiedenen Lebensraumtypen und die Erholungsnutzung mit den daran geknüpften unterschiedlichen Raumansprüchen aufzuzeigen. Darauf aufbauend sollte – anknüpfend an den Bedarf der Anspruchstypen – eine Abschätzung der zur Minimierung von Zerschneidungswirkungen erforderlichen Maßnahmen, wie zum Beispiel der nachträgliche Bau von Querungshilfen, aber auch populationsstützende Maßnahmen, vorgenommen werden. Aufbauend auf dieser Beurteilung sollte ein nach Prioritäten abgestuftes Maßnahmenprogramm für bestehende Straßen entwickelt werden.

(...) Tz. 502. Im Rahmen der Umweltprüfung sollte auf Ebene der Netzplanung insbesondere auch die Zerschneidungswirkung der Verkehrswege mehr Gewicht erhalten und in diesem Zusammenhang der Rückbau von Verkehrsflächen sowie die Schaffung von Grünverbindungen insbesondere für bestimmte Tierarten und Erholungssuchende („Entscheidung“) künftig ebenfalls Gegenstand der Planung und Bewertung sein. Dies gilt prioritär für Gebiete mit einem hohen Zerschneidungsgrad beziehungsweise für ökologisch sensible Gebiete. In Anbetracht des hohen Ausbauszustandes, den das Verkehrsnetz der Bundesrepublik nahezu flächendeckend erreicht hat, erscheint eine weitere Verschlechterung der Bilanz der Landschaftsfragmentierung grundsätzlich nicht erforderlich; vielmehr sollten Verbesserungen geschaffen werden. (...)

Die Naturschutzverbände fordern daher, dass im Zuge der Erarbeitung des neuen BVWP zu ergreifende Maßnahmen zum Rückbau von Verkehrsflächen sowie zur Wiedervernetzung identifiziert, geplant und durch die Bedarfsplanung hinsichtlich ihres Bedarfs verbindlich gemacht werden. Dabei sollen insbesondere in den Blick genommen werden:

- die Maßnahmen aus dem von der Bundesregierung am 29.2.2012 beschlossenen Bundesprogramm Wiedervernetzung sowie
- die Straßenabschnitte, die im Rahmen des F+E Vorhaben 3507 82 090 des BfN (veröffentlicht in HÄNEL & RECK 2011) „Bundesweite Prioritäten zur Wiedervernetzung von Ökosystemen“ ermittelt wurden.

8.2. Keine verbindliche Festlegung von Entscheidungs- und Wiedervernetzungsmaßnahmen im Zuge von Neu- und Ausbauprojekten

Die Naturschutzverbände fordern, Festlegungen zu Entscheidungs- und Wiedervernetzungsmaßnahmen für Neu- und Ausbauprojekte in die Projektdefinitionen verbindlich aufzunehmen. Zur Verringerung der Zerschneidungswirkungen von Neubauprojekten darf die Bedarfsplanung von vornherein nur - im Sinne der Verringerung der Zerschneidungswirkung - optimierte Neubauprojekte (Projektdefinition!) durch Festlegungen zu Ausführung (z.B. Brückenbauwerke) und Querungshilfen zum Gegenstand haben. Zur Verringerung der bestehen-

den und zusätzlicher Zerschneidungswirkungen durch Ausbauprojekte sollen in die Bedarfsplanung nur - im Sinne der Verringerung der Zerschneidungswirkung durch Wiedervernetzung - optimierte Ausbauvorhaben (Projektdefinition!) durch Festlegungen zur Ausführung (z.B. Brückenbauwerke) und Querungshilfen aufgenommen werden. Hierzu die Feststellungen des SRU¹⁴:

(...) Tz. 428. Nur für einen Teil der empfindlichen Arten können Querungshilfen tatsächlich eine angemessene Kompensation der Lebensraumzerschneidung bewirken. Deshalb muss die eindeutige Priorität auf der Vermeidung weiterer Zerschneidungen liegen. Die bundesweiten Lebensraumkorridore sowie die bereits bestehenden landesweiten Biotopverbundplanungen sollten daher zukünftig in jeder Straßenverkehrsplanung angemessen berücksichtigt werden. Hierzu sollte eine weitere Zerschneidung insbesondere der bundesweit bedeutsamen Lebensraumkorridore möglichst vollkommen vermieden werden. Ist dies aus gewichtigen Gründen nicht möglich, so sollten die Lebensraumkorridore in ihren Funktionen dennoch erhalten werden und für die darauf angewiesenen Arten und Lebensräume entsprechende Querungshilfen in Verbindung mit lebensraumverbessernden Maßnahmen bereits im Planungsverfahren festgelegt und dann im Rahmen der Planfeststellung und des Baus realisiert werden (s. a. Abschn. 8.1.4.3, Tz. 464).

Eine verbindliche Festlegung ist nach der vorliegenden Konzeption des BVWP-E offensichtlich nicht beabsichtigt. So informiert der Umweltbericht (vgl. S. 123, Unzerschnittene Verkehrsarme Räume; zukünftige Entwicklung) zwar darüber: *(...) Die Bundesregierung hat in der „Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt“ (BMU 2007) als Ziel festgelegt, den Anteil der unzerschnittenen verkehrsarmen Räume (UZVR ≥ 100 km²) zu erhalten und bezieht sich dabei auf den Wert des Jahres 2005 (25,4 %). Zukünftig soll der Schwerpunkt der Investitionen auf den Ausbau des bestehenden Verkehrsnetzes gelegt werden, um den derzeitigen Anteil an unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen zu erhalten. Im Zuge der Umsetzung von Neu- und Ausbauvorhaben sollen zum Schutz der biologischen Vielfalt Lebensraumnetzwerke nicht weiter zerschnitten werden. Um die Auswirkungen von Zerschneidungen der Landschaft zu vermeiden, sollen Maßnahmen zum Erhalt einer ausreichenden ökologischen Durchgängigkeit umgesetzt werden. Trotz dieser Bemühungen dürfte das Ziel, die Größe der UZVR-Kulisse vollständig zu erhalten, kaum einzuhalten sein, denn es ist grundsätzlich von einem weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland auszugehen, der auch Neubauprojekte erfasst.*

In der Konzeption des BVWP-E gibt es keine Vorgabe für das jeweilige Ausbauprojekt; unklar bleiben Anlass und Finanzierung der Maßnahmen. Im Umweltbericht (vgl. S. 151, 166f) zu Kriterium 2.4.2: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken bei Ausbauprojekten heißt es:

(...) Vor dem Hintergrund des Ziels der Bundesregierung, die ökologische Durchlässigkeit von zerschnittenen Räumen wiederherzustellen, besteht ein besonderes Interesse, Maßnahmen zur Wiedervernetzung zu ergreifen; (...) Im Rahmen des Bundesprogramms zur Wiedervernetzung von Lebensräumen wurde festgelegt, die ökologische Durchlässigkeit von zerschnittenen Räumen wiederherzustellen. Aus diesem Grund besteht ein besonderes Interesse auch

¹⁴ AaO.

beim Ausbau von Verkehrsprojekten Maßnahmen zur Wiedervernetzung zu ergreifen).

Vor diesem Hintergrund ist die im Umweltbericht (vgl. S 49, Tabelle 13) skizzierte Vorgehensweise bei der Projektbewertung von Ausbauvorhaben unter dem Aspekt „Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken (Teilkriterium 2.4.2)“ äußerst fragwürdig, da das Bewertungskriterium auf einer Entscheidung beruht – Vorsehen/ Ergreifen eine Wiedervernetzungsmaßnahme – die nicht Gegenstand der BVWP-Konzeption ist.

(...) Liegt ein Ausbauvorhaben im Bereich eines hervorragenden Abschnitts zur Wiedervernetzung, wird vorsorglich angenommen, dass dies die Notwendigkeit von besonderen Maßnahmen zur Verbesserung der ökologischen Durchlässigkeit im entsprechenden Ausbauabschnitt hervorruft. Die Notwendigkeit liegt in der Regel nicht vor, wenn die Durchlässigkeit z.B. wegen bereits vorhandener Tunnel oder Brückenbauwerke nicht zusätzlich beeinträchtigt wird. Bei Planungen, die entsprechende Maßnahmen zur Wiedervernetzung vorsehen, wird davon ausgegangen, dass die Vernetzungsfunktionen im Bereich der hervorragenden Wiedervernetzungsabschnitte verbessert werden und somit ausnahmsweise – in Bezug auf dieses Kriterium – ein positiver Umweltzielbeitrag besteht (Klasse „positiv“). Bei Projekten, die einen hervorragenden Wiedervernetzungsabschnitt betreffen und erkennbar keine Maßnahmen zur Verbesserung der ökologischen Durchlässigkeit ergreifen, wird die Bewertung auf „mittel“ gesetzt.

(...) Bei der Beurteilung der Wiedervernetzung im Rahmen von Ausbauvorhaben (Kriterium 2.4.2) wird die Gesamtanzahl der Abschnitte ermittelt, in deren Bereich Maßnahmen zur Wiedervernetzung für die BVWP-Projekte eingeplant sind. Diese Größe wird ins Verhältnis zur Gesamtanzahl der hervorragenden Wiedervernetzungsabschnitte gesetzt. (Umweltbericht, S. 58).

Auch bei der Bewertung von Neubauvorhaben wird lediglich unterstellt, dass Maßnahmen zur Minimierung von Zerschneidungswirkungen im Zuge der Verwirklichung des Projekts durchgeführt werden; eine verbindliche Vorgabe im BVWP ist nicht beabsichtigt. Gleichwohl erfolgt auf dieser Grundlage eine Bewertung der „Umweltauswirkungen auf Netzebene“. Für die Summe der Projekte des Vordringlichen Bedarfs (VB/VB-E) (S. 151 des Umweltberichts) wird zum Kriterium 2.4.1c): National bedeutsame Lebensraumachsen/-korridore festgestellt:

(...) Verkehrsprojekte des Vordringlichen Bedarfs (VB/VB-E) führen insgesamt in 73 Fällen zu Neuzerschneidungen national bedeutsamer Lebensraumachsen/-korridore. Die Lebensraumachsen stellen die in Deutschland prioritär zu schützenden und zu entwickelnden Vernetzungslinien dar. Insgesamt weist das bestehende Verkehrsnetz bereits 9.257 Zerschneidungen von national bedeutsamen Lebensraumachsen / -korridoren auf. Durch die Neubauvorhaben des BVWP (VB/VB-E) kommen nun 73 Zerschneidungen hinzu, was einem Anteil von weniger als 1% der bereits vorhandenen Zerschneidungen von Lebensraumachsen bzw. -korridoren entspricht. Aufgrund dieser vergleichsweise geringen Quote kann das Ziel gemäß Bewertungsschema in Tab. 20 noch als erfüllt angesehen werden.

Die relativ geringe Anzahl der Neuzerschneidungen resultiert auf den Bemühungen der Länder, bereits bei der Meldung der Straßenbauvorhaben soweit möglich Tierquerungshilfen in der Planung zu berücksichtigen. Eine abschließende Entscheidung zu den einzuplanenden Tierquerungshilfen kann aber erst

im weiteren Planungsprozess fallen, da erst auf den nachfolgenden Ebenen der Raumordnung und der Planfeststellung anhand zusätzlicher lokaler Daten zu relevanten Lebensraumbeziehungen ausgewählter Tierarten konkret geprüft werden kann, inwieweit Tierquerungshilfen zur Minimierung von Zerschneidungswirkungen notwendig sind.(...).

8.3. Positive Bewertung allein für ausbauunabhängige Entscheidungs-/ Wiedervernetzungsmaßnahmen gerechtfertigt

Nach der Konzeption des BVWP-E werden die Maßnahmen zur Wiedervernetzung nur im Zusammenhang mit Ausbauvorhaben, bei denen es um den Ausbau bestehender Straßen geht, angeführt. Eine eigenständige Betrachtung von Wiedervernetzungsmaßnahmen auf der Ebene des Bundesverkehrswegeplans findet nicht statt. Die Naturschutzverbände fordern, dass die – durch verkehrsbedingte Zerschneidung erforderlichen - Wiedervernetzungsmaßnahmen als Erfordernis der Verkehrswegeplanung und damit Teil der Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen eingestuft und in der Folge geplant, realisiert und finanziert werden. Der Verweis auf Maßnahmen, die auf Umweltverbesserung ausgerichtet sind und ggf. Gegenstand von speziellen Investitionsprogrammen sind, die außerhalb des BVWP angesiedelt sind, ist nicht ausreichend.

Die nach Konzeption des BVWP-E vorgenommene Kopplung der Wiedervernetzungsmaßnahmen an Ausbauvorhaben führt dazu, dass Ausbauvorhaben eine positive Bewertung erfahren (können). So wird im Umweltbericht (S. 45, vgl. Tab. 12 Bewertungsrahmen, positive Umweltwirkung) dazu festgestellt: *Eine Besonderheit stellt das Kriterium 2.4.2 dar. Dieses Kriterium bezieht sich auf Ausbauvorhaben und berücksichtigt ggf. auf der positiven Seite, ob Maßnahmen zur Wiedervernetzung ergriffen werden, die nicht nur Eingriffswirkungen des Ausbaus vermindern, sondern die ökologische Durchlässigkeit des bestehenden Verkehrsweges verbessern („Wiedervernetzung“).* (Vgl. weitere Aussagen im Umweltbericht, S. 182 (...)) *Mit dem Kriterium 2.4.2, der Möglichkeit der Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken durch den Ausbau von Projekten, lassen sich auch positive Umweltwirkungen abbilden;* Umweltbericht, S. 196 (...) *Positive Wirkungen hingegen sind bei Ausbauprojekten des Vordringlichen Bedarfs durch „Entscheidung“ von Lebensraumnetzwerken (Kriterium 2.4.2) zu erwarten. .).*

Die Bezeichnung „hervorragende Wiedervernetzungsabschnitte“ meint Straßenabschnitte im bestehenden Straßennetz, für die eine Wiedervernetzungsmaßnahme von vornherein nur in Betracht kommt,

- wenn nach BVWP-Konzeption einen Ausbau der Straße vorgesehen ist, der ggf. weitere Verschärfung der straßenbedingten Zerschneidung mit sich bringt und
- es sich dabei um einen Bereichen handelt, für den bereits eine schwerwiegende Zerschneidungswirkung festgestellt worden ist.

Die BVWP-Konzeption greift bei der Identifikation „hervorragender Wiedervernetzungsabschnitte“ auf die „Bundesweiten Prioritäten zur Wiedervernetzung von Ökosystemen“ zurück (vgl. S. 90 im Umweltbericht).

(...) Bei den bundesweiten Prioritäten zur Wiedervernetzung von Ökosystemen handelt es sich um Straßenabschnitte mit hoher Verkehrsstärke (DTV 24h >10.000 Kfz), die im F+E Vorhaben 3507 82 090 des BfN (veröffentlicht in HÄNEL & RECK 2011) als diejenigen Abschnitte identifiziert wurden, die im ökologischen Vernetzungszusammenhang eine besonders schwerwiegende Zerschneidungswirkung entfalten. Für diese Abschnitte besteht vor dem Hintergrund des Ziels der Bundesregierung, die ökologische Durchlässigkeit von zerschnittenen Räumen wiederherzustellen, ein besonderes Interesse Maßnahmen zur Wiedervernetzung zu ergreifen. Die bundesweiten Wiedervernetzungsprioritäten liegen für jede der vier Anspruchstypen (Trockenlebensräume, Feuchtlebensräume, naturnahe Waldlebensräume und Großsäuger) in 5 nationalen Bedeutungsklassen (1 entspricht der höchsten, 5 der niedrigsten Priorität aus nationaler Sicht) vor (veröffentlicht in HÄNEL & RECK 2011, siehe Kap. 0). Eine weitere Klasse (0), definiert solche Wiedervernetzungsabschnitte, die der nationalen Bedeutung nachgeordnet sind. Die Klassifizierung der Wiedervernetzungsrioritäten ermöglicht eine fachlich begründete Auswahl an Prioritätsklassen, die für die Planungsaufgaben bzw. den jeweiligen Planungsmaßstab als angemessen erscheinen. Für die Umweltprüfungen zur Bundesverkehrswegeplanung werden daher nicht alle Bedeutungsklassen berücksichtigt, sondern nur die prioritären Wiedervernetzungsabschnitte der Klassen 1 bis 3. Diese werden entsprechen ihrer Bedeutung als „hervorragende“ Wiedervernetzungsabschnitte bezeichnet und in Abb. 18 dargestellt. Über alle Anspruchstypen hinweg handelt es sich in den Klassen 1 bis 3 um 900 hervorragende Wiedervernetzungsabschnitte.

Der skizzierten Vorgehensweise im BVWP-E ist eine Absage zu erteilen, da die Bewertung der Umweltauswirkungen von Ausbauprojekten verzerrt wird. Bei der Bewertung der „Umwelt-Betroffenheit“ für das Einzelstraßenprojekt führt es dazu, dass für ein Ausbauprojekt allenfalls eine „mittlere Umweltbetroffenheit“ angenommen wird, da zum Kriterium 2.4.2. eine positive Bewertung eingestellt wird (vgl. 6.2 des Umweltberichts, und Anhang 1 zu Umweltbericht) und die Erläuterungen zu Tab. 27 wonach *zusätzlich 21 Projekte (d.h. 2%) aufgrund geplanter Wiedervernetzungsmaßnahmen an prioritären Wiedervernetzungsabschnitten des BfN „positiv“ bewertet werden.*

Die verzerrende Wirkung wird auch bei den Bewertungen der „Umweltauswirkungen auf Netzebene“ deutlich. Im Vergleich und in der Bewertung „Alternativer Investitionsszenarien auf der Basis strategischer Priorisierungen anhand der „Nicht-monetarisierten Umweltkriterien““ (vgl. UB, S. 138, 141 und Tabelle 30) führt die vermeintlich positiv zu bewertende Wiedervernetzung nach BVWP-Konzeption zu Feststellungen wie

(...) *Auch ermöglicht Szenario 1 den im Szenarienvergleich besten Beitrag zur Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken bei Ausbauprojekten, da hier der Straßenanteil am höchsten ist. So könnten über Szenario 1 insgesamt an 36 Wiedervernetzungsabschnitten mit hervorragender Priorität im Rahmen der Berücksichtigung von Maßnahmen zur Verbesserung der ökologischen Durchlässigkeit Verbesserungen erreicht werden. Für Szenario 2 wäre dies für insgesamt 24 Wiedervernetzungsabschnitte der Fall und in Szenario 3 wäre nur bei insgesamt 9 Wiedervernetzungsabschnitten eine „Entschneidung“ möglich. Dieses Ergebnis ist darauf zurückzuführen, dass das Thema Wiedervernetzung vor allem bei Straßenbauvorhaben zum Tragen kommt und daher das Szenario mit den meisten Straßenbau-km entsprechend günstig abschneidet. Relativiert wird*

das Ergebnis dadurch, dass die Wiedervernetzung von Lebensräumen an vorhandenen Straßen natürlich auch unabhängig vom Ausbau einzelner Straßen durchgeführt werden könnte.

Auch bei der Betrachtung der „Umweltauswirkungen des Gesamtnetzes der Neu- und Ausbauprojekte“ erfahren die Ausbauprojekte durch – eventuell durchgeführte – Wiedervernetzungsmaßnahmen eine positive Aufwertung. Im Kontext der Bewertung der „Summe der der Projekte des Vordringlichen Bedarfs“ nach dem Kriterium 2.4.2: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken bei Ausbauprojekten heißt es (vgl. Umweltbericht S. 151f)

(...) Für insgesamt 26 Wiedervernetzungsabschnitte mit hervorragender Priorität kann im Rahmen der Berücksichtigung von Maßnahmen zur Verbesserung der ökologischen Durchlässigkeit durch Ausbauprojekte des VB/VB-E eine Wiedervernetzung ermöglicht werden. Bei insgesamt 6 Wiedervernetzungsabschnitten wurden durch die vorgesehenen Ausbauplanungen auf dieser vorgelegten Planungsebene noch keine Wiedervernetzungsmaßnahmen eingeplant. Da mit den vorgesehenen Straßenausbaumaßnahmen durchaus eine Verschlechterung der ökologischen Durchlässigkeit denkbar ist, wird die Differenz zwischen den Wiedervernetzungen und den fehlenden „Entscheidungen“ von Straßenausbauprojekten mit VB/VB-E gebildet. Aus diesem Grund fließen netto 20 Wiedervernetzungen durch Ausbauprojekte in die Bewertung ein. Bei insgesamt 900 hervorragenden Wiedervernetzungsabschnitten (vgl. Kap. 5.3.3), die zukünftig unzerschnittene Großräume sowie Achsen/Korridore der BfN-Lebensraumnetzwerke wieder verbinden sollen, stellt eine Entscheidung von 20 Wiedervernetzungsabschnitten letztlich einen positiven Beitrag zur Wiedervernetzung von zerschnittenen Lebensraumnetzwerken dar. Es können 2,2% der vorhandenen Wiedervernetzungsabschnitte wirksam „entschnitten“ werden (vgl. Bewertungsschwellen in Tab. 20).

(...) Für insgesamt 66 Wiedervernetzungsabschnitte mit hervorragender Priorität kann im Rahmen der Berücksichtigung von Maßnahmen zur Verbesserung der ökologischen Durchlässigkeit durch die Summe der Ausbauprojekte des Vordringlichen sowie Weiteren Bedarfs eine Wiedervernetzung ermöglicht werden. Bei insgesamt 24 Wiedervernetzungsabschnitten können durch Ausbauplanungen keine Wiedervernetzungen ermöglicht werden. In Bezug auf insgesamt 900 hervorragende Wiedervernetzungsabschnitte, die zukünftig unzerschnittene Großräume sowie Achsen/Korridore der BfN-Lebensraumnetzwerke wieder verbinden sollen, stellt eine Entscheidung von im Saldo 42 Wiedervernetzungsabschnitten einen positiven Beitrag zur Zielsetzung der Wiedervernetzung von zerschnittenen Lebensraumnetzwerken dar. Es können somit ca. 4,7 % der erzielten Wiedervernetzungsabschnitte durch die Summe der Ausbauprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs „entschnitten“ werden (vgl. Bewertungsschwellen in Tab. 20).

9. Alternativenbetrachtung und -prüfung unzureichend

Für den BVWP-Entwurf wurden verschiedene Alternativenbetrachtungen ange stellt. Diese betreffen einerseits die Projektebene und andererseits die Netzebene.

9.1. Netzebene

Für den Gesamtplan wurden drei alternative Investitionsszenarien betrachtet. Auf diese Weise soll veranschaulicht werden, wie sich bei unterschiedlichen Investitionsstrategien und den sich daraus ergebenden Mittelaufteilungen auf die Verkehrsträger die Gesamtwirkungen des Plans verändern.

Betrachtet wurden folgende Szenarien:

- Szenario 1: stark straßenorientierte Mittelverteilung, die sich an der Verkehrsleistung der Verkehrsträger in Deutschland orientiert.
- Szenario 2 geht von der Verteilung der Aus- und Neubaumittel im Haushalt 2016 aus und schreibt diese fort.
- Szenario 3: schienen- und wasserstraßenorientierte Mittelverteilung, die sich an der Nachhaltigkeitsstrategie orientiert, die eine Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger als Ziel formuliert hat.

Hierbei zeigt sich, dass das Szenario 3 in 22 von 30 bewerteten Einzelkriterien die aus Umweltsicht günstigsten Werte erhält. Insgesamt stellt sich allerdings die Frage nach Sinn und Zweck dieser Betrachtung. Der vorgelegte BVWP-Entwurf wird keinem der Szenarien zugeordnet. Es handelt sich daher um ein mehr oder weniger beschreibendes Nebeneinander von Szenarien ohne Bezug zum vorliegenden Planentwurf.

9.2. Projektebene (nur Straßen)

Die Alternativenprüfung auf Projektebene erfolgt in verschiedenen Stufen.

9.2.1. Alternativenprüfung im Zuge der Projektanmeldung

Zunächst erfolgte eine erste Alternativenprüfung zur Vorbereitung der Projektanmeldung durch die Länder. Aufgrund der Vielzahl von Projekten und der Planungskompetenzen der Länder wurden diese verpflichtet, bei der Anmeldung von Straßenprojekten darzulegen, inwieweit „alternative Lösungsmöglichkeiten“ geprüft wurden. Insbesondere bei Umweltkonflikten sollte dargestellt werden, ob Alternativplanungen, vor allem der Ausbau bestehender Strecken statt Neubau, erwogen worden sind, und warum eine solche Lösung ggf. nicht angemeldet wird. Soweit es im Einzelfall sinnvoll war, sollte auch auf Verkehrsträgeralternativen eingegangen werden. Informationen zu den von den Ländern durchgeführten Alternativenprüfungen sind im Projektdossier des PRINS dargestellt (S.128 des Umweltberichtes).

Da die Alternativenprüfung nur für Projekte mit „hohen Umweltauswirkungen“ gefordert wurde, schlägt hier der Mangel der Bewertungsmethodik durch. Da nur unzureichende Umweltziele mit ebenso unzureichenden Kriterien der Umweltprüfung zugrunde gelegt wurden, werden nur in sehr wenigen Fällen hohe Umweltbeeinträchtigungen festgestellt.

Für die Projekte in NRW (auch die Projekte mit hoher Umweltbeeinträchtigung) sind in der Regel in den Projektdossiers als Alternativen nur Trassenvarianten

aus den Linienbestimmungsverfahren aufgeführt oder kurze Feststellungen getroffen worden, dass ein Ausbau im Bestand nicht möglich sei. Verkehrsträgerübergreifende Alternativen werden nicht geprüft.

Auch die vom BUND angemeldeten Alternativen werden in den meisten Fällen nicht berücksichtigt, auch wenn sie wie im Fall der A 46 ein besseres Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen als das vom Land angemeldete Projekt. Die Alternative wird mittels zirkelschlussähnlicher Begründung nicht in Erwägung gezogen: „Auf eine Dringlichkeitseinstufung wurde verzichtet, da es sich um eine Alternative handelt.“ Umgekehrt suggeriert aber (im Bereich Wasserstraße) die Aussage „Die Alternative [...] wurde aufgrund des schlechteren NKV verworfen“, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis ausschlaggebend für die Wahl oder Nicht-Wahl einer Alternative ist.

Teilweise blieben aber auch vom Land NRW gemeldete Projekte, die eine Alternative zum BVWP-Projekt darstellen unberücksichtigt. Ein Beispiel hierfür ist die Alternative "Tunnel" – für das Projekt B 239 Herford – Kirchlengern (vgl. Projektbogen).

9.2.2. Intramodale und systematische verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung

Nach einer intramodalen Alternativenprüfung, die zu keinerlei Änderungen führte, wurden für die einzelnen Projekte mögliche intermodale Interdependenzen zwischen Vorhaben des BVWP geprüft. Es wurde also geprüft, inwieweit sich der Verkehr von den im BVWP-Entwurf festgelegten Straßenprojekten auf die im Entwurf festgelegten Schienenprojekte verlagert.

Grundlegender Fehler ist hierbei die weitgehend fehlende Berücksichtigung des schienengebundenen Personennahverkehrs. Bei der Prüfung, ob auf die Schiene verlagerte Verkehrsströme zu Entlastungen von Straßen führen, werden nur die in den BVWP eingestellten Projekte des Personenfernverkehrs berücksichtigt. Damit ist eine Betrachtung gleichrangiger Verkehrsströme nicht möglich.

Bei den Straßenprojekten hat eine Vielzahl von Projekten ohne großräumige Verkehrsbedeutung Eingang in den Entwurf des Verkehrsministeriums gefunden (in NRW allein 98 Straßenprojekte des „Vordringlichen Bedarfs“). Die „nur“ dem Personennahverkehr dienenden Schienenprojekte haben jedoch keine Aufnahme in den BVWP gefunden, obwohl diese Projekte häufig eine Alternative zu Straßenausbauprojekten sein können (z.B. Ausbau Bahnlinie Münster – Rheda-Wiedenbrück als Alternative zur B 64).

Die Problemlösungsfunktion des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für den Stau auf der Straße wurde also nicht betrachtet. Dabei kann auch durch Taktverdichtung beim SPNV (S-Bahn, RB, RE) und dem sonstigen ÖSPV (Busse, Straße-/U-Bahn), Streckenänderungen und Linienergänzungen beim ÖSPV und den Bau von attraktiven Radwegen für den Alltags-/Berufsverkehr eine erhebliche Entlastung der Straßen erreicht werden.

10. Keine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung

Die Untersuchungen zur Vereinbarkeit der im BVWP-E eingestellten Verkehrsprojekte mit dem Natura 2000 - Schutzregime sind unzureichend. Eine förmliche, den Anforderungen nach Art. 6 Abs. 3 FFH-RL bzw. § 36 iVm. § 34 BNatSchG ist bisher nicht durchgeführt worden, sondern soll nachgelagerten Verfahrensebenen vorbehalten bleiben.

(...) Wie bereits zur URE 2003 ist eine Natura 2000-Verträglichkeitseinschätzung als Kriterium 2.2 Bestandteil der Umweltprüfung. Die Prüfmethode lehnt sich eng an die Methodik zum BVWP 2003 an und basiert auf dem in Tab. 14 dargestellten Bewertungsrahmen. Als Gebietskulisserie für die Natura 2000-Verträglichkeitseinschätzung liegt mittlerweile eine abschließende EU-Liste sowohl für Vogelschutzgebiete als auch für FFH-Gebiete vor (vgl. Umweltbericht S. 48f).

10.1. Erfordernis eine FFH-Verträglichkeitsprüfung auf der Ebene des BVWP

Die Naturschutzverbände fordern für die Verkehrswegeplanung/ Bedarfsplanung die Durchführung einer ebenenspezifisch angemessenen FFH-Verträglichkeitsprüfung nach §§ 34, 36 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG.

Zur Verfahrensebene „Bedarfsplanung“ im Bereich der Verkehrswegeplanung zählen der Bundesverkehrswegeplan sowie die jeweiligen Ausbaugesetze mit ihren Bedarfsplänen. Der BVWP bereitet die Bedarfsplanung für die einzelnen Verkehrsträger vor und erlangt über den Weg der Bedarfsplanung Bindungswirkung. Zwischen BVWP und Bedarfsplänen bestand in der Vergangenheit bereits nachweislich ein enger Zusammenhang, da sich die parlamentarischen Beratungen zu den Bedarfsplänen unmittelbar auf die Untersuchungen und Bewertungen zum BVWP stützten (so Lambrecht, Die Erforderlichkeit einer FFH-Verträglichkeitsprüfung für den BVWP und die Bedarfspläne, NuR 2002, S. 265ff, 267, vgl. BT-Drs. 12/3480). Diesem inhaltlich wie prozedural engen Zusammenhang zwischen verkehrsträgerbezogenem BVWP und Bedarfsplan trägt auch das im Jahr 2005 eingeführte Erfordernis, eine strategische Umweltprüfung für „Verkehrswegeplanungen auf Bundesebene einschließlich Bedarfspläne nach einem Verkehrswegeausbaugesetz des Bundes“ (vgl. Anlage 3, 1.1. UVP) durchzuführen, Rechnung.

Der Inhalt des BVWP ist damit von grundlegender Bedeutung, da er die verkehrlichen Bedarfsentscheidungen nicht nur vorbereitet, sondern auch den Weg der Zielerreichung – Zielnetze, die aus gesamtwirtschaftlich vorteilhaften Neu- und Ausbauprojekten bestehen - determiniert. Die gesetzliche Bedarfsplanung entfaltet schließlich Bindungswirkung, da ihre planerisch relevanten Inhalte bei den nachfolgenden behördlichen Entscheidungen (Raumordnungsverfahren, Linienbestimmung, Vorhabenzulassung) zu berücksichtigen sind. Festlegungen werden insbesondere zu Vorhabentyp/ Dimensionierung, der Art der Netzverknüpfungen und der damit einhergehenden grundsätzlichen Lage der Vorhaben getroffen. Die Festlegungen ermöglichen damit eine Beurteilung der Umweltrelevanz sowohl auf der Projekt- als auch auf der Netzebene.

Bei der Bewertung der Umweltauswirkungen auf der Projektebene muss es darum gehen, die etwaige Betroffenheit eines Natura 2000-Gebietes zu ermitteln bzw. ausschließen zu können; auf der Gesamtplanebene gilt es, die Auswirkungen auf das Natura 2000-Netz und seine Kohärenz zu beurteilen. Auf der Ebene des BVWP ist daher zunächst zu ermitteln, ob es im Zuge der Verwirklichung des jeweiligen Vorhabens zu Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebiets kommen kann, sei durch direkte Inanspruchnahme, Zerschneidung, Immissionen oder Störungen.

10.2. Aspekt: Unzureichende Gebietskulisse

Es ist nicht ausreichend, bei der Natura 2000 Verträglichkeitseinschätzung allein die „abschließende EU-Liste“ zugrunde zu legen (Vgl. UB S. 48f: (...) *Als Gebietskulisse für die Natura 2000-Verträglichkeitseinschätzung liegt mittlerweile eine abschließende EU-Liste sowohl für Vogelschutzgebiete als auch für FFH-Gebiete vor; Fußnote 16, S. 76: BfN (2013): https://www.bfn.de/0316_gebiete.html (Zugriff am 01.12.2015)).*

In Nordrhein-Westfalen gibt es Bereiche, die nach Auffassung der Naturschutzverbände die Qualität eines Vogelschutzgebiets aufweisen/ die Kriterien für die Meldung als Vogelschutzgebiet erfüllen. So gibt es in Nordrhein-Westfalen gravierende Lücken bei der Vogelschutzgebietsmeldung für eine Reihe von bedrohten Vogelarten. Zu nennen sind u.a. Schwarzstorch, Wanderfalke, Rotmilan, Uhu, Wespenbussard, Schwarzspecht, Wachtel, Grauammer¹⁵, Feldlerche. Auch wenn noch keine konkreten Gebietsabgrenzungen vorliegen, können für einzelne dieser Arten bereits Landschaftsräume benannt werden, die zu den geeignetsten Gebieten im Sinne des Art. 4 VSchRL zu bewerten sind:

- Jülicher Börde für Grauammer, Wachtel, Feldlerche, Wiesenweihe,
- Gebiete in der Eifel und im Hochsauerlandkreis für den Uhu,
- Flächen im Kreis Höxter, dem Hochsauerlandkreis, dem Kreis Lippe und dem Rhein-Sieg-Kreis für den Rotmilan,
- Flächen im Hochsauerlandkreis und dem Siebengebirge für die Zippammer.

Kernflächen der vorstehenden faktischen Vogelschutzgebiete sollten auch im Rahmen der Umweltprüfung/ Verträglichkeitsprüfung für den BVWP-E berücksichtigt werden.

Hinzu kommen Erweiterungen bestehender Vogelschutzgebiete, deren Erforderlichkeit in NRW bei der laufenden Erarbeitung von Vogelschutzmaßnahmenplänen festgestellt werden, wie aktuell für das Vogelschutzgebiet „Weseraue“¹⁶, oder durch Bestandserfassungen von - für das Erhaltungsziel maßgeblichen - Brutvorkommen außerhalb des gemeldeten Gebietes eindeutig belegt sind, wie beim Vogelschutzgebiet „Hellwegbörde“.

¹⁵Der Abdeckungsanteil ist wegen starker aktueller Abnahmen im Vogelschutzgebiet Hellwegbörde heute nahe Null.

¹⁶<https://www.lanuv.nrw.de/vsg-weseraue/>.

Mit dem IBA Ahrgebirge kommt ein weiteres Gebiet hinzu, dass die Naturschutzverbände bei der Konzeption der nordrhein-westfälischen und rheinlandpfälzischen Vogelschutzgebiets-Meldung fachlich begründet, abgegrenzt und zur Meldung vorgeschlagen haben. Die rheinland-pfälzische Landesregierung hat diesen Vorschlag auch weitestgehend übernommen und umgesetzt, während NRW auf eine Meldung wesentlicher Teile dieses Vorschlags verzichtet hat. Daher drängt sich für die von NRW nicht gemeldeten Teile der Gebietsabgrenzung die Existenz eines fachlichen Vogelschutzgebietes auf, die anhand der Untersuchungsergebnisse von diversen Untersuchungen vogelschutzfachlich bestätigt werden kann.

Im Zuge der FFH-Verträglichkeitsbewertung müssten daher konkrete Konflikte zwischen geplanten Verkehrsprojekten und faktischen Vogelschutzgebieten benannt und die rechtlich gebotenen Konsequenzen gezogen werden. Dabei handelt es sich konkret um folgende Projekte des Entwurfs: B1G10-NW-T2-NW, B1/B66-G20-NW-T1-NW, B1/B66-G20-NW-T2-NW, B7-G30-NW, B64-G20-NW-T1-NW, B64-G20-NW-T2-NW, B83-G10-NW-HE-NI-T3-NW-NI, A001-G10-NW-RP, A445-G10-NW, B264-G10-NW.

10.3. Aspekt: Vorprüfung/ Erheblichkeit der Beeinträchtigung

In der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung (Modul B) wird das Ergebnis einer erfolgten FFH-Prüfung mitgeteilt.

Es ist nicht nachzuvollziehen, nach welchen Kriterien bei einer möglichen Beeinträchtigung die Einstufung in „Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen“ oder „wahrscheinlich“ erfolgt. Es werden z.B. beim Projekt „A 44 AS Warburg – AS Breuna“ Hinweise gegeben, ob ein FFH-Gebiet „randlich berührt“ oder „gequert“ wird und die Topographie als Begründung für eine wahrscheinliche erhebliche Beeinträchtigung genannt, ein überprüfbarer Kriterienkatalog liegt aber nicht vor.

Es ist auch nicht zu erkennen, welche Sachverhalte außer der Flächenbetroffenheit bei der FFH-Prüfung berücksichtigt wurden. Wurden beispielsweise die im Gebiet vorkommenden FFH-Lebensraumtypen einschließlich deren Lage ermittelt und die im Erhaltungszeile genannten Anhang-II-Arten berücksichtigt sowie deren Betroffenheit durch Flächeninanspruchnahme, Immissionen oder Störungen in die Einschätzung der FFH-Erheblichkeitseinschätzung einbezogen?

Zur Nachvollziehbarkeit ist ein Kriterienkatalog sowie für jede FFH-Prüfung ein „Bewertungsbogen“ mit genaueren Angaben zur Grundlage der Prüfung und der Begründung der Erheblichkeitsbewertung erforderlich. Es müsste auch zwischen einer FFH-Vorprüfung und bei nicht auszuschließenden erheblichen Beeinträchtigungen einer FFH-Prüfung unterschieden werden.

Im Umweltbericht heißt es lediglich (vgl. S. 75; S. 49 zu Bewertungskriterien):
(...) Die mögliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten durch den BVWP wird im Rahmen von Kriterium 2.2 anhand einer Natura 2000-Erheblichkeitsabschätzung ermittelt und bewertet.

Tab. 14: Bewertungsrahmen für die Natura 2000-Verträglichkeitseinschätzung

gering	Eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele bzw. des Schutzzweckes ist nicht zu erwarten (nicht möglich)
mittel	Eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele bzw. des Schutzzweckes ist für mindestens ein Natura 2000-Gebiet nicht ausgeschlossen (möglich)
hoch	Eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele bzw. des Schutzzweckes ist für mindestens ein Natura 2000-Gebiet wahrscheinlich oder für mindestens drei Natura 2000-Gebiete nicht ausgeschlossen (möglich)

Die jeweilige Bewertung wird einzelfallbezogen auf der Grundlage einer kartographischen Darstellung der Trasse und der Natura 2000-Gebietskulisse getroffen. Für die Sachverhaltsdarstellung wird angegeben, für wie viele FFH- und Vogelschutzgebiete je Projekt eine Beeinträchtigung wahrscheinlich, nicht ausgeschlossen oder nicht zu erwarten ist.

Sollte auf BVWP-Ebene bereits festzustellen sein, dass eine erhebliche Beeinträchtigung nur unter bestimmten Voraussetzungen wie einer bestimmten Linieneinführung oder bestimmten Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen werden kann, sind diese Voraussetzungen für den weiteren Planungs- und Zulassungsprozess verbindlich vorzugeben (als Ergebnis der FFH-VP aus dem BVWP) und finanziell zu berücksichtigen.

10.4. Aspekt: Netzbewertung und Kohärenzsicherung

Im Umweltbericht erfolgt eine Zusammenstellung der Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten aus der Einzelprojektbewertung. Eine Beurteilung und Bewertung, wie sich die Einzelbetroffenheiten unter den Aspekten Summation und Kohärenz des Natura 2000-Netzes auswirken, erfolgt jedoch nicht.

(...) Die Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten wird – neben einer flächenmäßigen Bilanz in Kriterium 2.1 – in einer speziellen Natura 2000-Erheblichkeitsabschätzung im Rahmen der Einzelprojekt- und Gesamtplanbewertung gesondert ermittelt und dargestellt. Es soll eine Aussage getroffen werden, für wie viele Natura 2000-Gebiete eine erhebliche Beeinträchtigung von Schutzziele wahrscheinlich bzw. möglich (nicht auszuschließen) ist. (vgl. Umweltbericht S. 23).

Die Naturschutzverbände erwarten eine methodische Vorgehensweise auf der Ebene der Verkehrswegeplanung des Bundes, die gewährleistet, dass die Beeinträchtigungen der Kohärenz des Natura 2000-Netzes abgebildet und bewertet werden und zugleich der Handlungsbedarf hinsichtlich der Kohärenzsicherung aufgezeigt wird. Eine Zusammenstellung der rein quantitativen Ergebnisse der Natura 2000-Verträglichkeitseinschätzung im Umweltbericht genügt diesen Anforderungen nicht:

- Straßenprojekte (S.133)
(...) Eine Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten liegt bei 171 Neu- oder Ausbauprojekten vor, die mit „hohe Betroffenheit“ und bei 227 Projekten, die mit „mittlere Betroffenheit“ eingestuft sind. Bei diesen Projekten sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten nicht ausgeschlossen, so dass auf den nachfolgenden Planungsebenen eine

sorgfältige Prüfung der FFH-Verträglichkeit und ggf. ein FFH-Ausnahmeverfahren durchzuführen sind.

- Schiene (S. 135)
(...) Eine Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten liegt bei 12 Neu- oder Ausbauprojekten vor, von denen 8 Vorhaben mit „hoher Betroffenheit“ und 4 Projekte mit „mittlerer Betroffenheit“ eingestuft sind. Bei diesen Projekten sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten nicht ausgeschlossen, so dass auf den nachfolgenden Planungsebenen eine sorgfältige Prüfung der FFH-Verträglichkeit und ggf. ein FFH-Ausnahmeverfahren durchzuführen sind.
- Wasserstraßenprojekte (S. 137)
(...) Eine Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten ist bei 4 Projekten mit „hohe Betroffenheit“ und bei 8 Projekten mit „mittlere Betroffenheit“ eingestuft. Bei diesen Projekten sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten nicht ausgeschlossen, so dass auf den nachfolgenden Planungsebenen eine sorgfältige Prüfung der FFH-Verträglichkeit und ggf. ein FFH-Ausnahmeverfahren durchzuführen sind.

10.5. Aspekt: Abweichungsentscheidung

Mit Blick auf die Feststellung in den PRINS, dass mögliche erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten „nicht ausgeschlossen/ wahrscheinlich“ sind, ist eine Prüfung der der Voraussetzungen einer FFH-Abweichungsentscheidung geboten. In diesem Zusammenhang kommt auf der Ebene der Bedarfsplanung der Betrachtung von Alternativen größte Bedeutung zu.

Die Naturschutzverbände fordern in diesem Zusammenhang nicht allein eine innerhalb des Verkehrsträgers durchgeführte Alternativenbetrachtung hinsichtlich Art/ Dimensionierung des Vorhabens, Abweichungen bei der Grobtrassierung sowie Abstrichen bei den verfolgten Planzielen, sondern auch eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenuntersuchung.

11. Verkehrsbedarf/ Verkehrsprognosen

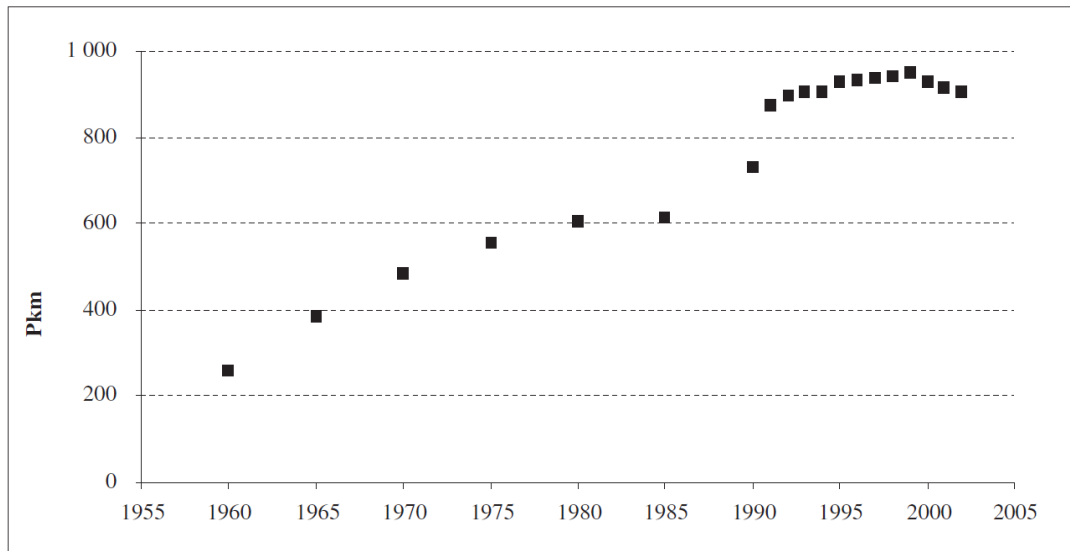
11.1. Verkehrsprognosen

Die Verkehrsprognosen des BVWP-Entwurfs (Kartendarstellungen in den Projektdossiers) verblüffen mit prognostizierten starken Erhöhungen des Verkehrsaufkommens bis 2030, sowohl im Bezugsfall, als auch im Planfall.

Die Auswertung der Naturschutzverbände ergibt allerdings ein ganz anderes und eindeutiges Bild, welche in den Bewertungsbögen (vgl. Ziff. 16 der STN und Anlage 1) abzulesen sind.

Dass nach dem Referentenentwurf zum BVWP bis 2030 „kräftige Zuwächse der Verkehrsleistung in Deutschland erwartet“ werden, mit einer Steigerung des Straßen-Güterverkehrs um 38,9 % gegenüber 2010 und einer Steigerung des

Straßen-Individualverkehrs (MIV) um 9,9 %, war zu erwarten. Nicht erst der vorliegende BVWP-Entwurf wartet mit großen Wachstumsraten auf, auch die vorherigen Bedarfspläne gingen von starkem Verkehrswachstum aus. Dies wurde bereits von verschiedenen Fachleuten¹⁷ kritisiert, insbesondere weil bestimmte Prognosen früherer Verkehrswegeplanungen des Bundes nicht eingetreten sind. Offenkundig hat ab den 1990er Jahren eine Stagnation der Verkehrsentwicklung eingesetzt:



* ohne Fahrradverkehr und Fußwege, ** ab 1991 einschließlich der neuen Bundesländer

Entwicklung der Personenverkehrsleistung des motorisierten Verkehrs* 1960 bis 2002**

Quelle: Sondergutachten des SRU 2005

Dies spiegelt sich allerdings bei Verkehrsprognosen – sei es in der des vorliegenden BVWP-Entwurfs, seien es Einzel-Prognosen in konkreten Straßenbau-Zulassungsverfahren – nicht oder kaum wieder. Der Verdacht besteht, dass die Verkehrsprognose des vorliegenden BVWP-Entwurfs, zwar aufwändig und vielfältig begründet ist, aber nicht daraufhin überprüft wurde, ob die ihr zugrunde liegenden Parameter überhaupt Einfluss auf die Verkehrsentwicklung nehmen. Dies hätte durch eine ex-post-Betrachtung der ehemaligen Verkehrsprognosen und ihrer Voraussage-Genauigkeit erfolgen können und müssen. Nur nach einer derartigen Evaluierung des Einflusses der Eingangsparameter und ihrer Verrechnung kann eine Prognose zukünftiger Entwicklungen hinreichend nachvollzogen werden.

Die Daten der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) liefern eine gute Basis, um die im vorherigen BVWP 2003 prognostizierten Steigerungen des Verkehrsaufkommens mit der inzwischen eingetretenen Realität zu vergleichen.

Im Folgenden wird die Verkehrsentwicklung an acht automatischen Zählstellen der BASt von 2003 bis 2014 betrachtet. Es handelt sich sämtlich um Autobahnen, die im großräumigen Verkehr und im Transit-Verkehr bedeutsam sind.

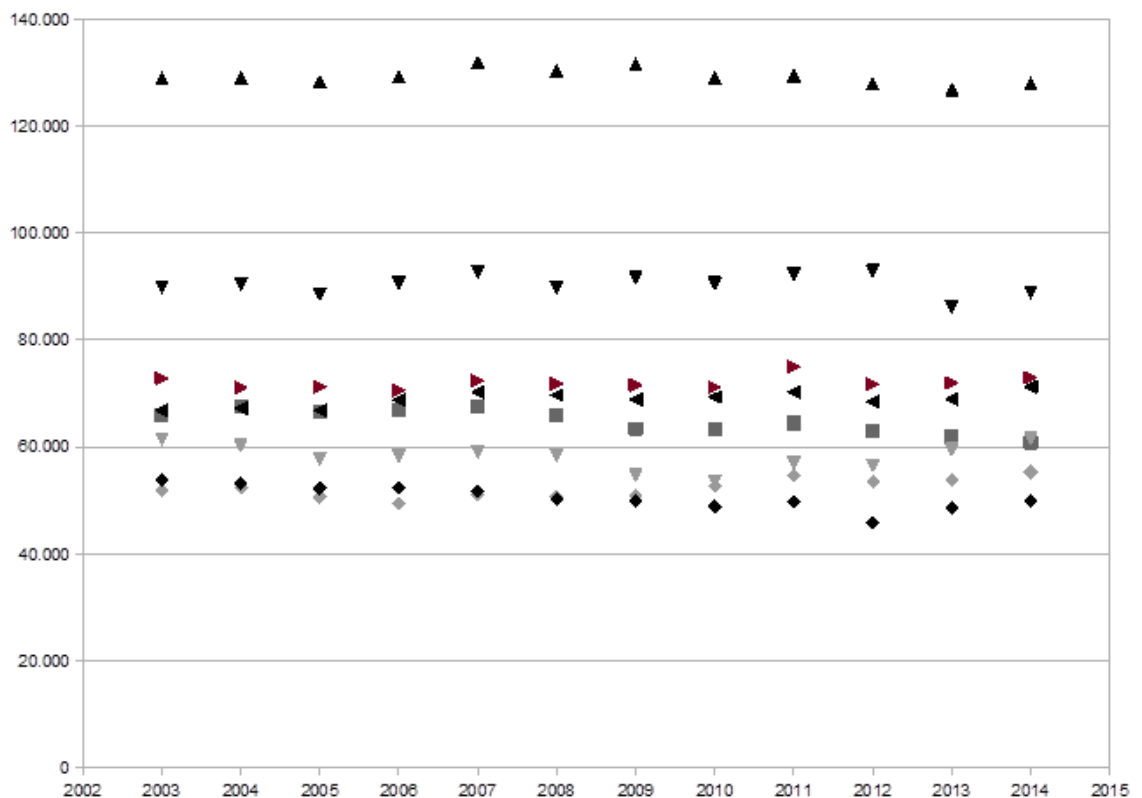
¹⁷Sachverständigenrat für Umweltfragen 2005: Umwelt und Straßenverkehr – Sondergutachten.

Deutliche Steigerungen des Verkehrs müssten - in den Zeiten der Globalisierung - am ehesten auf diesen Strecken verzeichnet werden können.

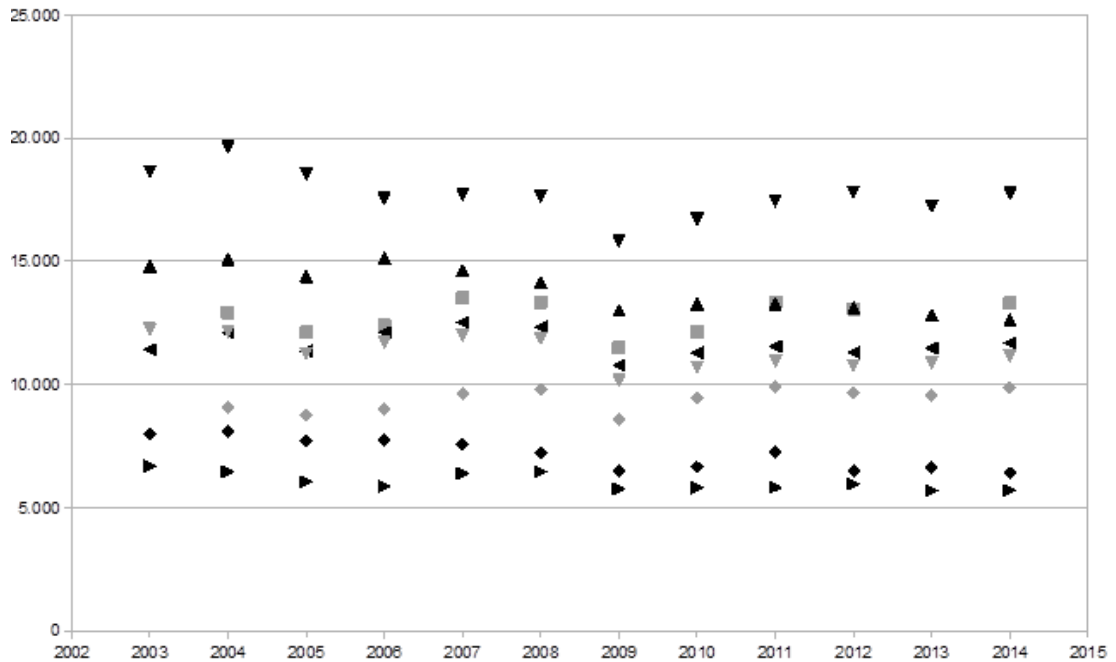
Autobahn	Zählstelle
A 1	Hürth
A 1	Ladbergen
A 2	Bielefeld
A 4	AK Aachen (O)
A 3	AK Hilden (N)
A 4	Bensberg/Frankenforst
A 44	Soest
A 45	Lüdenscheid Nord



Die folgende Graphik zeigt die Entwicklung der Verkehrsbelastung (DTV) von 2003 bis 2014 auf den 8 betrachteten Autobahnen. Es ist nicht ersichtlich, dass es dabei deutliche Steigerungen gibt.



Für den LKW-Verkehr ergibt sich kein anderes Bild: Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung des LKW-Verkehrs (LKW/24h) von 2003 bis 2014 auf den 8 betrachteten Autobahnen. Auch hier sind keine starken Steigerungen ersichtlich. Großteils sinken die LKW-Verkehre sogar!



Wenn selbst auf Autobahnen, die als Transitstrecken bekannt sind, über 12 Jahre hinweg keine Steigerungen des allgemeinen Verkehrsaufkommens und des LKW-Verkehrs zu verzeichnen sind, muss an der Tragfähigkeit bisheriger Verkehrsprognosen grundsätzlicher Zweifel geäußert werden. Diese Kritik betrifft zwar zunächst die Prognosen der vorhergehenden Bundesverkehrswegeplanungen – sie greift aber notgedrungen auch auf die Prognose-Methodik des vorliegenden BVWP über. Denn es ist nicht erkennbar, dass bei der Prognostik für den vorliegenden BVWP-Entwurf vom Grundsatz her andere Aspekte Eingang gefunden haben, als in den vorherigen Prognosen. Wie man heute im Nachhinein sehen kann, haben die Verkehrsprognosen das zukünftige Verkehrsaufkommen bei Weitem nicht korrekt abgebildet.

Die Rückschau auf die insgesamt stagnierende bis sinkende Verkehrsentwicklung von 2003 bis 2014 lässt zudem Zweifel aufkommen, ob es ab 2016 bis 2030 zu der in vielen Einzelfällen rasanten Steigerung der Verkehrsentwicklung kommen kann, die der BVWP-Entwurf prognostiziert!

Die Naturschutzverbände bewerten daher in vielen Einzelfällen die Prognosen als nicht glaubhaft und überzogen. In den Bewertungsbögen der Naturschutzverbände (vgl. Anlage 1 der STN) wird darauf im Konkreten eingegangen.

11.2. Maut auf Bundesstraßen nicht beachtet

Die Ausweitung der Maut auf Bundesstraßen ab 2018 (Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 12.4.2016) wird bei der Prognose der Verkehrsentwicklung nicht beachtet. Damit wird der derzeitige Mautausweichverkehr fortgeschrieben, obwohl er nach aller Erwartung mit dem Inkrafttreten der Maut auf Bundesstraßen ausbleiben wird.

Die mit der Ausweitung der Maut verbundene Entlastung von Bundesstraßen ist insbesondere dort sehr beachtlich, wo als Begründung für den Neubau-Bedarf etwa einer Ortsumgehung Argumente wie eine hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrt, Lärm- und Schadstoffbelastung, sowie städtebauliche Trennwirkungen genannt wurden.

Besonders gravierend wird die Nicht-Beachtung der zukünftigen Bemaßung daher an bekannten Mautausweichstrecken, wie z.B. den Projekten der B1/B66 insbesondere der OU Istrup im Kreis Lippe. In den Bewertungsbögen der Naturschutzverbände (vgl. Anlage 1 der STN) wird in Einzelfällen darauf im Konkreten eingegangen.

12. Geplante Überwachung der Umweltauswirkungen des BVWP unzureichend

Die beabsichtigte Vorgehensweise zur Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen, die sich aus der Durchführung des Plans oder Programms ergeben können, ist aus Sicht der Naturschutzverbände nicht ausreichend, um insbesondere frühzeitig unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen zu ermitteln und geeignete Abhilfemaßnahmen ergreifen zu können (vgl. § 14m Abs. 1 UVPG).

Der Umweltbericht (vgl. S. 175/176) gibt Aufschluss über die geplante Vorgehensweise, insbesondere „Zeitpunkt und Organisation der Überwachung“ und die „Dokumentation“:

(...) Aus verfahrensökonomischer Sicht bietet es sich an, das Monitoring an den Zeitpunkt der Bedarfsplanüberprüfung (gemäß § 4 FStrAbG/ § 4 BSWAG nach Ablauf von fünf Jahren) zu koppeln, da sich damit inhaltliche, personelle und infrastrukturelle Synergien ergeben können. Ein frühzeitiger Beginn von Überwachungsaktivitäten ist voraussichtlich nicht erforderlich, da ein erster Überwachungsbericht erst dann sinnvoll ist, wenn eine größere Zahl von Projekten in Bau gegangen ist.

(...) Gemäß UVPG sind die Ergebnisse der Überwachung der Öffentlichkeit sowie den im UVPG genannten Behörden zugänglich zu machen. Dazu sind die Ergebnisse in einem allgemeinverständlichen Bericht zu dokumentieren, der die wesentlichen Erkenntnisse knapp zusammenfasst. Der Bericht zum Zeitpunkt der Bedarfsplanüberprüfung in geeigneter Form veröffentlicht werden.

Das wesentliche Ziel der festzulegenden Überwachungsmaßnahmen soll es sein, (...) Rückschlüsse für eine Verbesserung zukünftiger Strategischer Umweltprüfungen zum BVWP zu ziehen. Gegenstand der Überwachung sind die Gesamtplanwirkungen. Hierzu werden Einzelprojekte nur dann betrachtet, wenn der Baubeginn erfolgt ist und sich gegenüber dem Planungsstand im BVWP signifikante Änderungen (z.B. Linienführung, Variantenwahl) ergeben haben. Die Überwachung orientiert sich in Umfang und Detailtiefe an den auf der Ebene der Bundesverkehrswegeplanung betrachteten Umweltkriterien. Ein geeigneter zeitlicher Bezugspunkt für die Überwachung des BVWP ist die Bedarfsplanüberprüfung. Zu diesem Zeitpunkt sind folgende Teilschritte durchzuführen:

- 1) Erhebung, welche Projekte in Bau gegangen sind
- 2) Vergleich der Trassenführung des in Bau gegangenen Projektes mit

dem im BVWP beurteilten Projekt

3) Ermittlung der Umweltbetroffenheiten in Bezug auf die SUP-Kriterien für die in Bau gegangenen Projekte, falls diese signifikant von den im BVWP beurteilten Projekten abweichen

4) Abgleich mit den anhand der SUP-Methodik ermittelten Umweltbetroffenheiten des ursprünglichen Gesamtplans.

(...) Darüber hinaus ist als Konsequenz aus dem SUP-Monitoring der verstärkte Einsatz ergänzender verkehrspolitischer Instrumente (z. B. Antistauprogramm, Lärmschutz- und Lärmsanierungsprogramme, ggf. ein zukünftiges Wiedervernetzungsprogramm) denkbar, die auf eine Verringerung negativer Umwelteffekte von Verkehrswegen abzielen. (vgl. Umweltbericht 14.3.7, Monitoring).

Obwohl davon gesprochen wird, dass es darum ginge, die Gesamtplanwirkungen zu überwachen, ist letztlich nur beabsichtigt, die Entwicklungen des Einzelprojekts zu beurteilen; konkrete Festlegungen zur Überwachung insbesondere zur Beurteilung der Gesamtplanauswirkungen fehlen.

12.1. Ausrichtung der Überwachung

Die Naturschutzverbände fordern eine Ausrichtung der Überwachung in zwei Richtungen:

- die gesamthafte planbezogene Überwachung,
- die projektbezogene Überwachung.

Die Naturschutzverbände machen sich dabei die fachlichen Vorschläge zur verfahrensmäßigen Umsetzung der Überwachung im Forschungsbericht UBA-Texte 13/04¹⁸ zu eigen und werden im Folgenden skizziert.

Bei der gesamthaften planbezogenen Überwachung geht es insbesondere um die Umweltauswirkungen, die sich sowohl in ihrer Summe für den gesamten Bundesverkehrswegeplan als auch auf nationaler Ebene untersuchen lassen. Hierzu zählen z. B. das Monitoring zur CO₂-Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland, eine Überwachung der Entwicklung neu versiegelter Flächen oder auch eine Kontrolle zum Erhalt „Unzerschnittener Verkehrsarmer Räume“ (etc). Dabei sind insbesondere die durch die Verkehrsinfrastruktur bedingten Anteile zu ermitteln und mit den Zielvorgaben zu vergleichen.

Da eine planerische Sicherung weder von Maßnahmen zur Verringerung von Neuzerschneidungen durch Neubauprojekte noch von Wiedervernetzungsmaßnahmen im Zuge von Ausbauvorhaben noch von ausbauunabhängigen Maßnahmen zur Verringerung von straßenbedingten Zerschneidungswirkungen vorgesehen ist (vgl. Ziff. 8 der STN), ist es aus Sicht der Naturschutzverbände unerlässlich, geeignete Indikatoren zu nutzen, ggf. zu entwickeln, um die straßenbau- und verkehrsbedingten Auswirkungen zu ermitteln, zu dokumentieren und in den Verkehrswegeplanungsprozess fortlaufend einfließen zu lassen.

¹⁸Forschungsbericht 202 96 185, UBA-FB 000593, Anforderungen der SUP-Richtlinie an Bundesverkehrswegeplanung und Verkehrsentwicklungsplanung der Länder, Berlin Februar 2004, Kap. 5.7 Überwachung von Umweltauswirkungen.

Bei der projektbezogenen Überwachung geht es um unvorhergesehene Auswirkungen, die im Rahmen von Verwaltungsverfahren auf nachfolgenden Planungsebenen (Raumordnungsverfahren/ Linienbestimmung, Planfeststellung) ermittelt werden können.

Die Ergebnisse aus beiden Ermittlungsrichtungen sollen in einem Bericht zusammengeführt werden. Die Ergebnisse der Überwachung sind dazu zu nutzen, negative unvorhergesehene Folgen zu bewältigen („um in der Lage zu sein, geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen“). Um diesem Ansatz gerecht zu werden, könnte der Schritt der Überwachung verfahrensbezogen so angelegt werden, dass durch ihn sowohl rück- als auch vorwirkende Planungskorrekturen möglich sind. Das heißt, auch hier gibt es zwei Folgenbewältigungsrichtungen:

- die rückwirkende Folgenbewältigung über eine Planänderung bzw. über die Neubewertung von Projekten, insbesondere hinsichtlich des Bedarfs und damit eine Bedarfsplanfortschreibung;
- die vorwirkende Folgenbewältigung auf Ebene der Linienbestimmung und Projektzulassungsebene.

Die rückwirkende Folgenbewältigung zielt im Wesentlichen darauf ab, den für die nachfolgenden Planungsebenen festgestellten „verbindlichen“ Bedarf noch einmal neu zu beurteilen und gegebenenfalls zu korrigieren. Dazu wird eine Bedarfsplanänderung bzw. eine Bedarfsplanfortschreibung erforderlich, in der spätestens dann die bei der ersten Planaufstellung noch nicht vorhersehbaren erheblichen Auswirkungen neu berücksichtigt werden. Es besteht also rückwirkend die Möglichkeit, Abhilfe für neue Umweltauswirkungen zu schaffen.

Die vorwirkende Folgenbewältigung kennzeichnet sich dadurch, dass unvorhersehbare erhebliche Umweltauswirkungen auf der Ebene der Raumordnung/ Linienbestimmung sowie der Planfeststellung bewältigt werden können. Diese Art der Abhilfe führt zu entsprechenden Konsequenzen und einer korrigierenden Einflussnahme im weiteren Verlauf der Zulassung von einzelnen Projekten.

Eine Überwachung im beschriebenen Umfang erfordert, dass eine Festlegung der Fachinhalte im Verfahrensschritt der Überwachung zu erarbeiten sind; im Umweltbericht sind die konkreten Maßnahmen der Überwachung darzustellen (§ 14m Abs. 1 UVPG).

12.2. Jährliche Berichts- und Dokumentationspflicht

Die Ergebnisse der Überwachung sollten in einem Bericht zusammengeführt werden, der jährlich – gekoppelt an die Berichtspflicht über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus (§ 7 Fernstraßenausbaugesetz, Bundesschieneausbaugesetz) - vom Bundesverkehrsministerium zu erstellen und vorzulegen ist.

13. Weitere Aspekte zu Straßenbauprojekten in NRW

13.1. Aus-, Neubaustandards abweichend von Landesmeldung

Bei der Projektliste des BVWP-Entwurfs wird in einigen Fällen von der Anmeldung des Landes NRW abgewichen, u.a. B 1 OU Blomberg/Istrup (3-streifig statt nach Landesmeldung 2-streifig, B 66 Bielefeld vier- statt zweistreifig).

13.2. „Fest disponierte Projekte“ ohne rechtswirksame Planfeststellung

Es gibt Straßenprojekte, die als „FD“ eingestuft sind, obwohl noch keine rechtswirksame Planfeststellung vorliegt.

Im Fall der „B 61n OU Ummeln“ ist das Planfeststellungsverfahren noch nicht abgeschlossen, der Hinweis in der Projektliste des BVWP-Entwurfs als „in Bau“ ist falsch. Im Bau ist die BAB 33, in deren Zusammenhang im BVWP das Projekt B 61 OU Ummeln als „A 33-Zubringer“ geführt wird, obwohl es keinen Projektzusammenhang zwischen der Ortsumgehung und dem Bau der BAB 33 von Bielefeld nach Borgholzhausen gibt.

Auch für das unter „FD“ geführte Projekt „A 1 AS Münster-N bis AK/Lotte/Osnabrück“ liegt noch kein Planfeststellungsbeschluss vor.

Die Naturschutzverbände fordern, dass falsche Angaben im BVWP-Entwurf korrigiert werden und noch nicht im Bau befindliche Projekte einer Stellungnahme in der Öffentlichkeitsbeteiligung und einer Entscheidung des Bundestags zugänglich gemacht werden.

13.3. Unstimmigkeiten bei Projektangaben

Der Abschnitt des Projektes „B 239 OU Lage - (B239 S - B239 N)“ – Teil des Hauptprojekts B239-G20-NW „B 239 Lage - Herford/Bad Salzuflen (A2) – wird von der B 239 südlich Lage bis zur B 66 auch als Teilprojekt von B66-G30-NWB 66 Bielefeld-Ost - Großenmarpe (A 2- B 1n) unter der Projekt-Nr. B66-G30-NW-T2-NW „B 239 S-OU Lage - (B 66-B 239 S)“ geführt.

Die sich überlagernden Abschnitte werden im BVWP-Entwurf zweifach aufgeführt und auch finanziell geltend gemacht.

14. Stellungnahme zu Wasserstraßenprojekten in NRW

Der Ausbau des Rheins wird seitens der Landespolitik als Chance für die Hafen- und Logistikwirtschaft in NRW beworben.

Aus Sicht der Naturschutzverbände muss es dabei aber um die Entwicklung ausgewählter Binnenhäfen als Seehafen-Hinterland-Hubs gehen, damit die Straßenverkehrsinfrastruktur aus verkehrlicher und Umweltsicht gezielt entlastet und Logistikketten gezielt optimiert werden können. Die Autoren des „Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen“ (PLANCO Consulting GmbH 2013) schlagen diesbezüglich die Entwicklung der Binnenhäfen Duisburg, Neuss-Düsseldorf, Krefeld, Köln und Dortmund als „Seehafen-Hinterland-

Hubs mit weitreichenden Logistik-Funktionen“ und die Binnenhäfen Emmerich und Minden als „Seehafen-Hinterland-Hubs für die überregionale Weiterverteilung und beschränkten Logistik-Funktionen“ vor. Der Hafenausbau bedarf einer transparenten Bedarfsplanung und muss auch ökologischen Anforderungen gerecht werden. Zudem muss berücksichtigt werden, dass Häfen mit geringen Investitionsmöglichkeiten oder Reedereien mit kleineren, flussverträglichen Schiffen verdrängt werden können, wenn allein auf eine Infrastruktur für Großtonnagen gesetzt wird.

Ein Rheinausbau, wie er in den Planungen bisher vorgesehen ist, stellt aber eine Bevorzugung und Subventionierung der größeren Schiffe (von Großreedereien) mit öffentlichen Mitteln zu Lasten kleiner Partikuliere dar. Diese kommen besser mit der vorhandenen bzw. mit der WRRL-verträglichen Situation des Rheins zurecht. Eine mangelhafte Abwägung zu Lasten des Gewässerschutzes und gleichzeitig die Schaffung der Voraussetzungen zu mehr Konzentration in der Binnenschifffahrt sind sowohl für Deutschland aber auch für Europa gemeinwohlschädlich und auch europarechtlich bedenklich. Weiterhin bieten schiffbauliche Optimierungen wie moderne Antriebs- und Navigationstechnik sowie verbesserte Informationslogistik ein erhebliches Potenzial zur Erhöhung der Tragfähigkeit der Flotte ohne weiteren Ausbau der Fahrinne Duisburg-Stürzelberg.

Damit die Binnenschifffahrt zu einer vollwertigen ökologischen Alternative zum Lkw-Verkehr werden kann, muss sie zudem sauberer werden. Noch immer sind die Schiffsmotoren höchst umweltbelastend. Mit ihren hohen Feinstaub- und NO_x-Emissionen sind sie für einen erheblichen Teil der Schadstoffbelastung entlang des Rheins und in Innenstädten wie denen von Düsseldorf und Köln verantwortlich.

15. Stellungnahme zu Schienenprojekten in NRW

NRW ist das bevölkerungsreichste Bundesland und gleichzeitig ein Transitland für den Güterverkehr. Die vorliegende Planung wird den daraus resultierenden Verkehrsproblemen von NRW nicht gerecht.

Die Grundkonzeption des BVWP sieht als Ziel eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene vor. Dies spiegelt sich allerdings nicht in der Berücksichtigung von Schienenprojekten im Planentwurf wieder. Für NRW sind nur 19 Schienenprojekte im BVWP-Entwurf zu finden: 5 laufende bzw. festdisponierte, 5 Projekte des vordringlichen Bedarfs und 9 Projekte eines potentiellen Bedarfs, für die erst noch ermittelt werden muss, ob sie denn tatsächlich aufgenommen werden sollen.

Die Konzentration auf großräumig bedeutsame Projekte führt dazu, dass viele Projekte, die „nur“ dem schienengebundenen Personennahverkehr dienen (SPNV) von vornherein ausgeschieden sind¹⁹, obwohl diese Projekte häufig ei-

¹⁹Vgl. Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 – Sonstige Projekte (Schiene), die nicht Bestandteil des BVWP 2030 sind.

ne Alternative zu Straßenausbauprojekten sein können (z.B. Ausbau Bahnlinie Münster – Rheda-Wiedenbrück).

Richtigerweise erkennt der vorliegende BVWP-Entwurf Knoten und wichtige Verbindungen als Engpässe an und legt entsprechend Projekte zur Engpassbeseitigung vor. Beispiele hierfür sind die Projekte für den Knotenausbau Köln (Projektnr. K-003-V01) oder für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) zwischen Köln - Düsseldorf - Dortmund / Münster (Projektnummer 2-020-V01), die jeweils im „Vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung“ (VB-E) eingestuft sind. Deren Umsetzung und Durchfinanzierung muss erfolgen.

Um eine konsequente Verlagerung des Güterverkehr auf die Schiene zu ermöglichen, ist ein Gesamtverkehrskonzept für den Güterverkehr, in dem neben der funktionsfähigen Infrastruktur (inklusive Bestandssicherung der Güterbahnhöfe und Umschlagsflächen) auch Anlagen für den kombinierten Verkehr, Rangierbahnhöfe sowie weitere Umschlagstechniken (CargoBeamer etc.) im Mittelpunkt stehen. Solche Planungen sind nicht erkennbar.

Zudem benötigt Nordrhein-Westfalen ein nachhaltiges Logistikkonzept, das Umschlagspunkte mit Logistikfunktionen besonders entwickelt – auch durch regionale Wirtschaftsförderung und den Aufbau von Logistiknetzwerken in diesen Regionen.

16. (Gesamt-) Bewertung der Straßenbauprojekte im BVWP für Nordrhein-Westfalen durch die Naturschutzverbände NRW

Der Bundesverkehrswegeplan-Entwurf ist für Nordrhein-Westfalen stark durch die Straßenbauprojekte dominiert. Daher haben die Naturschutzverbände in ihrer Stellungnahme besonderen Wert auf deren Prüfung und Beurteilung gelegt.

16.1. Methodik

Die Naturschutzverbände haben alle Straßenbauprojekte anhand der Projektdossiers des PRINS, eigener Daten und etwaiger Planungsunterlagen untersucht. Dabei konnte vielfach auf bereits in der Vergangenheit erstellte Voruntersuchungen der Straßenbauverwaltung (Umweltverträglichkeitsuntersuchungen und sonstige Vorarbeiten), aber auch auf andere Fachuntersuchungen zurückgegriffen werden. Vor allem flossen die meist langjährigen Erfahrungen der aktiven Mitglieder der Naturschutzverbände vor Ort und deren Kenntnisse über die Verkehrsentwicklung und sonstige Planungen auf lokaler Ebene ein.

Für NRW führt der Entwurf des BVWP mehrere Hundert Einzel-Projekte des Straßenbaus auf, die teils zu „Haupt-Projekten“ zusammengefasst sind. Die Naturschutzverbände haben ihrerseits „Einzel-Projekte“, dort wo es fachlich - aufgrund der Verkehrswirksamkeit und der Umweltrisiken – sinnvoll war, zusammengefasst und bewertet. Die Zusammenfassung von „Einzel-Projekten“ betrifft im Wesentlichen die Autobahn-Ausbau-Projekte, die zumeist - entsprechend der ursprünglichen Meldung des Landes NRW (vgl. auch Ziff. 3.2 der STN) -

zusammenfassend bewertet wurden. Für die 116 Bundesstraßen-Einzelprojekte wurde hingegen jeweils eine gesonderte Bewertung vorgenommen²⁰. Bestimmte Einzel-Projekte können wegen fehlender eigener Verkehrsbedeutung nur mit anderen Einzel-Projekten zusammen bewertet werden.

Insgesamt wurden demnach 187 Bewertungsbögen erstellt, die in der Anlage 1 zu dieser Stellungnahme vorgelegt werden. Die Bewertungsbögen beziehen sich entweder auf ein „Haupt-Projekt“ (mit all seinen Teilprojekten) oder auf ein einzelnes Teilprojekt. In Einzelfällen werden zwei Teilprojekte eines Hauptprojektes – wegen ihrer untrennbaren Verkehrswirksamkeit – in einem Bewertungsbogen zusammenfassend beurteilt, während ein weiteres Teilprojekt des betreffenden Hauptprojektes in einem gesonderten Bewertungsbogen beurteilt wird.

16.2. Bewertungskriterien

In Kopf der Bewertungsbögen werden zunächst die wesentlichen Kenndaten der Projekte (Projekt-Nummer, Projektbezeichnung, Einstufungsvorschlag des BVWP-Entwurfs, geplante Maßnahme, Verfahrensstand und das Aktenzeichen des Landesbüros der Naturschutzverbände NRW) aufgeführt.

16.2.1. Aspekt: Bedarf/ Alternativen

Im Teil „Bedarf/Alternativen“ wird auf die verkehrliche Notwendigkeit des Projektes eingegangen. Dabei wird auf die Daten der Straßenverkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), auf etwaige Verkehrsuntersuchungen aus Vorplanungen und auf die Erfahrungen der örtlichen Mitarbeiter der Naturschutzverbände vor Ort zurückgegriffen. Ziel ist es dabei, den im BVWP-Entwurf zugrunde gelegten Verkehrsbedarf für das Projekt bewerten zu können. Die erfolgte Bewertung wird dargestellt und begründet.

Schließlich werden, wo es sich aufdrängt, alternative Lösungsmöglichkeiten vorgeschlagen: Seien es - verkehrsträgerbezogen - verkehrslenkende Maßnahmen wie intelligente Ampelschaltungen, andere Verkehrsführungen im untergeordneten Netz, Mitbenutzung von Standstreifen und LKW-Überholverbote in Stoßzeiten u.a., oder seien es verkehrsträgerübergreifende Alternativen wie der Ausbau des ÖPNV oder SPNV.

16.2.2. Aspekt: Eingriff in Natur und Landschaft

Im Teil „Eingriff in Natur und Landschaft“ wird dargestellt, welche Auswirkungen der geplante Straßenbau auf die besonderen natürlichen Schutzgüter hat. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die für den Biotopverbund in NRW bedeutsamen Gebiete zum Schutz der Natur (GSN) nach dem Landesentwicklungsplan NRW, die Bereiche zum Schutz der Natur (BSN) aus den Regionalplänen und die Biotopverbundflächen herausragender Bedeutung des LANUV gelegt. Beeinträchtigungen dieser Flächen schädigen das Biotopverbundsystem und sind daher ein starkes Indiz für das Umweltrisiko eines Straßenbauprojekts.

²⁰Mit einer Ausnahme: B 399 N-OU Düren - B399-G20-NW.

Gleichfalls werden Beeinträchtigungen von Naturschutzgebieten (NSG), und Natura 2000-Flächen (FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete) aufgeführt. Wo bekannt, werden auch Beeinträchtigungen europarechtlich geschützter Arten erwähnt. Schließlich wird, wenn es zur Beurteilung des Projekts sachdienlich ist, auch auf andere schutzwürdige Flächen (geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG, Flächen des amtlichen Biotopkatasters des LANUV, regionale Grünzüge etc.) hingewiesen.

Die Beurteilung der Umweltbetroffenheit basiert auf einer naturschutzfachlichen Einschätzung und umfasst sowohl direkte Flächeninanspruchnahme, Zerschneidung von Gebieten, als auch randliche Beeinträchtigungen durch Lärm, Schadstoffe etc.

Die Beurteilung der Naturschutzverbände weicht nicht selten von der Beurteilung im Entwurf des BVWP ab, weil beispielsweise zusätzlich zu den dort zugrunde gelegten Kriterien Flächeninanspruchnahmen weiterer schutzwürdiger Gebiete und Zerschneidungswirkungen erfasst wurden.

16.2.3. Aspekt: Forderung der Naturschutzverbände

Der Teil „Forderung“ des Bewertungsbogens fasst zusammen, wie das Straßenbauprojekt aus Sicht der Naturschutzverbände im Bundesverkehrswegeplan behandelt werden soll. Dabei kommt die Einstufung in drei Kategorien in Betracht: Streichung – Abstufung – Zustimmung.

- Streichung

Ein Projekt kann einerseits abgelehnt werden, weil kein hinreichender verkehrlicher Bedarf erkennbar ist. Dies ist bei etlichen Autobahn-Ausbauprojekten der Fall, deren Verkehrsauslastung seit Langem stagniert oder sogar sinkt. Auch für viele Ortsumgehungs-Projekte wurden geringe Verkehrszahlen festgestellt, die einen Neubau nicht rechtfertigen können. Weil jeder Straßenbau Eingriffe in die allgemeinen Naturschutzgüter nach sich zieht, werden solche Projekte regelmäßig aus Gründen der Umweltvorsorge und des Vermeidungsgebots zur Streichung vorgeschlagen – auch wenn sie keine besonders bedeutsamen Schutzgebiete beeinträchtigen.

Ein Projekt kann andererseits auch abgelehnt werden, weil seine Umsetzung schwere ökologische Risiken nach sich ziehen würde, etwa durch Zerschneidungen von Biotopverbundflächen oder Schutzgebieten oder aber die nicht abwendbare Beeinträchtigung geschützter Arten.

Nicht selten kommen geringer oder fehlender Verkehrsbedarf und hohe ökologische Risiken zusammen.

Hier ist zu beachten, dass es auch Projekte gibt, deren Streichung gefordert wird, weil eine mit Naturschutzbelangen nicht zu vereinbarende Variante in den BVWP-Entwurf eingestellt wurde, es aber umweltschonendere Alternativen gibt, denen auch die Naturschutzverbände zustimmen können.

- Abstufung

In einigen Fällen ist erkennbar, dass der Verkehrsbedarf zukünftig erheblich steigen wird (z.B. durch Verwirklichung von Gewerbestandorten). In anderen Fällen ist eine Steigerung des Verkehrs heute noch nicht absehbar oder es ist sinnvoll, zunächst die verkehrlichen Wirkungen anderer Projekte und Maßnahmen abzuwarten, um dann später zu entscheiden, ob ein Ausbau weiterhin als erforderlich angesehen werden kann. In solchen seltenen Fällen kommt als Forderung die Abstufung aus dem vordringlichen Bedarf bzw. vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung in den weiteren Bedarf in Betracht.

- Zustimmung

Wenn der verkehrliche Bedarf für ein Projekt und dessen Überwiegen über allgemeine oder besondere ökologische Risiken auch aus Sicht der Naturschutzverbände bestätigt wird, wird dem Projekt zugestimmt (beispielsweise Projekte mit Ausbau im Bestand).

In Einzelfällen wird Projekten auch unter konkreten Voraussetzungen zugestimmt.

16.3. Bewertungsergebnisse

Bei der Zusammenschau aller nordrhein-westfälischen Straßenbauprojekte (187 Bewertungsbögen) ergibt sich folgendes Bild.

Nur 59 Projekte stehen mit keinem der überprüften Schutzgebiete in Konflikt, haben aber dennoch negativen Einfluss auf den allgemeinen Natur- und Umweltschutz (Bodenschutz, Flächenverbrauch, ...).

16.3.1. Landesplanerisch bedeutsame Gebiete für den Naturschutz

70 Projekte stehen mit Gebieten zum Schutz der Natur (GSN), 87 Projekte mit Bereichen zum Schutz der Natur (BSN) in Konflikt. GSN und BSN sind als Ziele der Landesplanung und Raumordnung auch bei der Planung und Genehmigung von Straßenbauprojekten zu beachten. Die häufig (bei 88 aller NRW-Projekte) festgestellten Konflikte zu GSN bzw. BSN-Darstellungen zeigen die Größe des Problems auf. Der vorliegende BVWP-Entwurf kann nicht für sich in Anspruch nehmen, den Zielen der Landesplanung und Raumordnung zu entsprechen.

16.3.2. Biotopverbundflächen herausragender Bedeutung

120 Projekte stehen in Konflikt mit Biotopverbundflächen herausragender Bedeutung, in dem sie die Biotopverbundflächen entweder queren oder tangieren.

Die vom LANUV erarbeiteten Biotopverbundflächen stellen den Kern des landesweiten Biotopverbundsystems in Nordrhein-Westfalen dar und haben besondere Bedeutung für die Biodiversitätsstrategie des Landes. Maßgeblich für den bundes- und landesweit bedeutsamen Biotopverbund sind Planungen der Länder, die diesen über ihre Landschaftsplanung fachlich erarbeiten und über die Raumordnungspläne verbindlich machen. Diese fachliche Konkretisierung liegt auf Bundesebene nicht vor.

Zumindest die Teile der landesweiten Biotopverbundflächen, die über die Raumordnungspläne zu Zielen der Raumordnung erklärt wurden, hätten beim BVWP berücksichtigt werden müssen. Deshalb haben die Naturschutzverbände für NRW für jedes Straßenbauprojekt des BVWP in NRW folgendes ausgewertet:

- die Betroffenheit der landesweiten Biotopverbundflächen herausragender Bedeutung nach LANUV NRW - Biotopverbund-Flächen von besonderer Bedeutung nach LANUV werden in den Bewertungsbögen zwar teilweise benannt, gehen aber nicht in die landesweite Bewertung der Auswirkungen des BVWP-E auf das fachgutachterliche Biotopverbund-Konzept des LANUV ein, da sie nur von lokaler Bedeutung sind,
- die Betroffenheit der im LEP bzw. in den Regionalplänen auf Grundlage des LANUV-Biotopverbundkonzepts als Vorranggebiete des Naturschutzes dargestellten Bereiche (im LEP Gebiete für den Schutz der Natur, in den Regionalplänen Bereiche zum Schutz der Natur (BSN)).

Diese Auswertung für die Straßennetzebene NRW zeigt die Auswirkungen auf den fachlich im Land NRW zu sichernden Biotopverbund, der als Teil eines bundesweiten Biotopverbund-Konzeptes beachtlich ist.

16.3.3. Naturschutzgebiete

97 Projekte stehen im Konflikt zu Naturschutzgebieten.

Dabei führen Überbauung und Zerschneidung von als NSG geschützten Flächen zu unmittelbaren Beeinträchtigungen, indirekte Beeinträchtigung der NSG resultieren aus Verlärmung, Einleitung von Straßenentwässerungen und insbesondere verkehrsbedingten Einträgen von eutrophierenden und/oder versauernden Schadstoffen. Naturschutzgebiete sind nicht nur innerhalb ihrer Abgrenzung geschützt. Auch Beeinträchtigungen von außerhalb sind nach § 23 Abs. 2 BNatSchG untersagt.

Der Konflikt zu Naturschutzgebieten wird zwar in den Projektdossiers textlich und in Karten erwähnt, geht aber offenbar nicht in die Abschätzung der Umweltfolgen des Projektes ein. Da sich aber ein zukünftiger Straßenbau auch mit den Verboten, die für ein konkretes NSG gelten, auseinandersetzen muss, ist die Berücksichtigung der Naturschutzgebiete auch für den BVWP zwingend. Dies ist bisher nicht in der nötigen Weise geschehen.

Dass 50% aller von den Naturschutzverbänden bewerteten Straßenbauprojekte den Schutz der Naturschutzgebiete nicht einhalten können, zeigt an, dass dringender Nachbesserungsbedarf besteht.

16.3.4. Natura 2000-Gebiete

50 Projekte stehen in Konflikt mit FFH-Gebieten, 23 Projekte stehen mit Vogelschutzgebieten in Konflikt.

Die Bewertung der Auswirkungen auf FFH- und Vogelschutzgebiete im BVWP-Entwurf ist nicht nachvollziehbar, da keine Kriterien für die Einstufungen (keine Betroffenheit, Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen / Beeinträchtigungen wahrscheinlich) definiert werden und die Beurteilungsgrundlage zur Erheblichkeit von Auswirkungen nicht bekannt sind (z.B. nicht benannte Gutachten, nicht dokumentierte gutachterliche Aussagen) bzw. nicht akzeptabel sind (veralterte FFH-VP).

Die Bewertung der Naturschutzverbände erfolgte auf Grundlage

- vorliegender Gutachten und hierzu erfolgter Stellungnahmen im Rahmen der Verbandsbeteiligung zu straßenrechtlichen Verfahren,
- der Bewertung, dass Inanspruchnahme von Natura 2000-Gebietsflächen grundsätzlich als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten sind.

Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen können nur dann berücksichtigt werden, wenn Planfeststellungsverfahren soweit fortgeschritten sind, dass eine Realisierung und verbindliche Umsetzung in Planfeststellungsbeschlüsse absehbar ist. Der BVWP-Entwurf legt - im Unterschied hierzu - der Bewertung alle denkbaren Maßnahmen als realisierbar zugrunde.

Faktische Vogelschutzgebiete werden in der Konzeption für die Erarbeitung des BVWP-E nicht berücksichtigt. In NRW treten aber bei einigen Projekten auch Konflikte zu faktischen Vogelschutzgebieten auf (vgl. Ziff. 10.2 der STN).

Angesichts der als bekannt vorausgesetzten Folgen von FFH-Unverträglichkeiten für den weiteren Straßen-Planungsprozess ist es bedenklich, dass die Projektdossiers zwar im Regelfall die Existenz der FFH- und Vogelschutzgebiete erwähnen, aber nicht mit der fachlich und rechtlich gebotenen Tiefe ermitteln. Die Aufarbeitung von Natura 2000-Konflikten in einem gesonderten, fachlich qualifizierten Prüfbogen ist eine Grundvoraussetzung, um den Belangen des europäischen Habitatschutzes in der Bundesverkehrswegeplanung Rechnung zu tragen. Dass dies bisher nicht geschehen ist, macht die Planung hier angreifbar. Denn die Wirkung, die der Bedarf – als Folge der Aufnahme eines Projekts in den BVWP – für die nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsschritte entfaltet, ist weder fachlich qualifiziert ermittelt, noch einer Alternativen-Prüfung und Abwägungsentscheidung unterzogen worden.

16.3.5. Artenschutz

Nicht für alle bewerteten Straßenbauprojekte ist bereits absehbar, ob es zu Konflikten mit europarechtlich geschützten Arten kommen wird. Für die planerisch bereits weiter gediehenen Projekte ist aber bereits jetzt aufgrund vorliegender Umweltverträglichkeitsstudien, Erfassungen oder Artenschutzprüfungen erkennbar, dass Konflikte mit geschützten Arten bestehen.

Nach fachlicher Einschätzung der Naturschutzverbände bestehen auch bei nordrhein-westfälischen Projekten Konflikte mit dem Artenschutzregime. Soweit sie nicht hinreichend sicher durch Vermeidungsmaßnahmen oder vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) verhindert werden können, stehen

sie einem Straßenbauprojekt entgegen und müssen nach Alternativenprüfung in einer Abwägungsentscheidung überwunden werden. Deswegen sollte bereits die Bundesverkehrswegeplanung ausdrücklich Kenntnis von solchen bereits erkennbaren Artenschutzkonflikten nehmen. Dies ist bisher an keiner Stelle des BVWP-Entwurfs geschehen (vgl. Ziff. 6.2 der STN), obwohl fachlich unzweifelhafte Konflikte in vielen nordrhein-westfälischen Projekten bekannt sind (z.B. Wiesenweihen-Konflikt bei der B 55 Stirpe, Steinkauz-Konflikt bei der A 445 in Werl, Haselhuhn-Konflikt bei der A 1 in der Eifel, Wildkatzen-Konflikt bei der B 62 / B 508 im Siegerland).

16.3.6. Landschaftsschutz, lokale Verhältnisse

Die nicht-monetarisierten Bewertungskomponenten werden nur berücksichtigt, wenn die Räume gleichzeitig besonderen Schutzkategorien (Natura-2000-Gebiet, Naturschutzgebiet etc.) unterliegen. Sind die Räume für die lokale/regionale Erholungsnutzung von hoher Bedeutung, aber ohne besonderen Schutzstatus, wird eine Beeinträchtigung, egal welcher Art (Lärm, Flächeninanspruchnahme, Schadstoffeintrag etc.), als geringfügig eingestuft.

Dies führt insbesondere im Ballungsraum zu falschen Bewertungen der Umweltbetroffenheit. So wird beispielsweise das Umweltkriterium „Landschaftsschutzgebiet“ im Bereich der A52-Trasse nicht ausreichend berücksichtigt, obwohl es lokal von hoher Bedeutung ist. Eine höhere Schutzkategorie ist vielfach aufgrund der geringen Flächengröße oder der bestehenden Beeinträchtigungen nicht möglich. Da diese Freiräume jedoch die einzig verbliebenen sind, haben sie für die Erholung und viele Arten als Rückzugsräume eine hohe Bedeutung.

16.3.7. Fazit zur Prüftiefe und späteren rechtlichen Wirkung des BVWP-Entwurfs

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass rund 2/3 der von den Naturschutzverbänden bewerteten Projekte ein bedeutsames Schutzgebiet beeinträchtigen. Dies zeigt zunächst, dass der BVWP-E den Belang des Arten- und Biotopschutzes sowie der Erhaltung der Biodiversität nicht in der gebotenen Weise berücksichtigt. Sonst hätte eine Vielzahl besonders kritischer Projekte gestrichen werden müssen, damit wenigstens den Grundzügen dieses Belangs entsprochen wird. Offenbar hat weder die Biotopverbundplanung des Landes, noch das europäische Schutzgebietsnetz Natura 2000, noch der europäische Artenschutz dazu geführt, dass Straßenbauprojekte wegen entsprechender Konflikte gestrichen, umgeplant oder auch nur als besonders abwägungsbedürftig gekennzeichnet wurden. Auch mögliche Alternativen wurden nicht ausreichend betrachtet.

Für diese Unterschätzung gibt es Gründe, die in der Konzeption der Erarbeitung des BVWP-E begründet sind. So hat selbst eine festgestellte hohe Umweltbetroffenheit kaum Einfluss auf die Einstufung eines Projektes im BVWP (vgl. Ziff. 5 der STN). Der Beurteilung der Umwelt-Betroffenheit ist die Detailschärfe zwar nicht abzuspüren, wesentliche Konflikte werden aber weder hinreichend genau ermittelt, noch überhaupt in die Planungsentscheidung einbezogen. Da-

mit kann der BVWP-E in der vorliegenden Fassung seine Funktion für die nachfolgenden Planungsebenen des Straßenbaus nicht erfüllen. Denn er ermöglicht den Entscheidungsträgern im Deutschen Bundestag keine belastbare Basis für das Für und Wider eines Straßenbauprojekts, weil die ökologische Seite der Waagschale schlicht nicht mit den nötigen Fakten gefüllt ist, die eine ernsthafte Planungsentscheidung erfordert.

Die Naturschutzverbände fordern daher, dass Verkehrsprojekte, die Naturschutzgebiete, FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete oder bekannte Vorkommen europarechtlich geschützter Arten absehbar beeinträchtigen, nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden, ohne dass sie eine detaillierte Prüfung ihrer konkreten Auswirkungen auf diese Schutzgüter und eine qualifizierte Abwägung erfahren.

16.4. Fazit zur Gesamtwirkung der NRW-Straßen-Projekte

Betrachtet man die Gesamtheit der im BVWP-Entwurf enthaltenen Straßenbauprojekte für NRW, so sind in der Summe folgende Ergebnisse festzuhalten:

120 Projekte (rund 63% aller bewerteten Projekte in NRW) beeinträchtigen Biotopverbundflächen herausragender Bedeutung. Hinzu kommen zahlreiche Beeinträchtigungen der besonders bedeutsamen Biotopverbundflächen. Dies zusammen genommen führt zu einer empfindlichen Schwächung des landesweiten Biotopverbunds, an manchen Stellen (Eifel, Luerwald, Siegerland) sogar zu einer Aufhebung des Biotopverbunds. Den Zielen der Biodiversitätsstrategie NRW und der Bundesstrategie Biologische Vielfalt entspricht dies nicht.

Zur Verbesserung des Biotopverbunds leisten die im BVWP-Entwurf enthaltenen Projekte dagegen nichts. Weder werden die vom Bund geplanten Vernetzungskorridore (vgl. Ziff. 8 der STN) gestärkt, noch wird das Entschneidungskonzept des Landes NRW beachtet.

16.4.1. Schutzgebiete, einschließlich Natura 2000-Gebiete

Besonders Fließgewässer-Schutzgebiete werden überdurchschnittlich stark beeinträchtigt durch Neu-Zerschneidung und stärkere Zerschneidung - etwa durch Verbreiterung bereits bestehender Straßen. Die Einengung von Fließgewässerkorridoren durch parallel zum Gewässer verlaufende Baumaßnahmen kommt hinzu. Dabei fehlt es im BVWP-Entwurf an jeder Betrachtung dieser Auswirkungen insbesondere für die Aspekte der Durchgängigkeit der Fließgewässerschutzgebiete.

Durch einige Alt-Projekte aus den 1970er Jahren, die erneut in den BVWP-Entwurf aufgenommen wurden, wie z.B. die A 1 in der Eifel, die A 46/B 7-Projekte in Hemer-Menden, die A 4-Ersatzplanung durch die B 62 / B508 im Siegerland, werden auch Wald-Schutzgebiete zerschnitten und beeinträchtigt. Neben der Zerschneidung ist der schädliche Einfluss von verkehrsbedingten Schadstoffen (N-Eintrag in die Waldböden und stickstoffempfindliche Biotope) durch eine Vielzahl von Projekten in seiner Gesamtwirkung noch nicht absehbar.

16.4.2. Artenschutz

Besonders betroffen durch eine Vielzahl von Projekten sind geschützte Arten der Agrarlandschaft, wie Kiebitz, Großer Brachvogel und Rebhuhn. Selbst extrem seltene Arten, wie Wiesenweihe und Wachtelkönig werden durch einzelne Projekte gefährdet. Während für einige Amphibienarten der Eintritt der artenschutzrechtlichen Verbote durch Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen in der konkreten Planung voraussichtlich abgewendet werden kann, ist dies für die genannten Offenland-Vogelarten erkennbar nicht möglich, da die Individuen in aller Regel ortstreu sind. Erhebliche artenschutzrechtliche Konflikte für diese Offenlandarten sind daher bei einer Vielzahl von Projekten des BVWP-Entwurfs absehbar. Dies gilt ebenso für Konflikte mit anspruchsvollen Waldarten, wie Haselhuhn, Wildkatze und mehreren Waldfledermausarten, insbesondere der Bechsteinfledermaus. Die genannten Arten werden von mehreren Projekten (wiederum Alt-Projekte, siehe oben) gefährdet.

Dies muss bereits auf der Planungsebene in den Blick genommen werden, da die Beeinträchtigungen bei der Projektplanung sonst mit Hinweis auf den festgestellten Bedarf zugelassen werden. Durch frühzeitige Umplanungen oder Alternativenbetrachtungen (auch verkehrsträgerübergreifend), die auf der Projektebene eben nicht mehr möglich sind, können hier Konflikt vermieden werden.

16.4.3. Beeinträchtigung von Gewässern / Verfehlung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie

Viele Straßenprojekte nehmen Auenflächen in Anspruch (z.B. B 239 Herford – Kirchlengern, B 238 OU Kalletal/Hohenhausen, B 66 OU Bartrup, B 7 OU Scherfede, B 61 Bad Oeynhausen-Dehme, B 66 Lage - Lemgo, B 239 OU Lage). Dies führt zwangsläufig zu Konflikten mit der Zielerreichung der Wasserrahmenrichtlinie. Dieser Aspekt fehlt in der Umweltbewertung komplett (vgl. Ziff. 6.3 der STN).

ANLAGE 1: Bewertungsbögen zu Straßenbauprojekten

ANLAGE 2: Bewertung Wasserstraßenprojekte

ANLAGE 3: Bewertung Schienenprojekte