

Stellungnahme der Kreisgruppe Köln des Bundes für Umwelt und Naturschutz (BUND) zum BVWP-Entwurf im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Köln, den 30.4.2016

Erstmals muss zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) eine strategische Umweltprüfung (SUP) durchgeführt werden.

Der Entwurf (BVWP-E) unterliegt der gesetzlichen Öffentlichkeitsbeteiligung.

Im Rahmen dieser Beteiligung nimmt die Kreisgruppe Köln des Bundes für Umwelt und Naturschutz (BUND) wie folgt Stellung.

Dabei verweisen wir zunächst auf die Stellungnahmen unseres Landesbüros und anderer BUND-Stellen, mit denen wir uns vollständig assoziieren und deren Inhalte wir hier nicht wiederholen wollen.

1. Einleitende Zusammenfassung

Zusammengefasst halten wir die Durchführung des Beteiligungsverfahrens für bedenklich.

Der vorgelegte Umweltbericht ist teilweise nicht sachgerecht und nicht schlüssig.

Die Indikatoren, Kriterien und Methoden wurden teilweise willkürlich und nicht mit der gebotenen Sorgfalt auf dem Stand des Wissens bestimmt. Die zugrundegelegte Systematik ist fragmentarisch und nicht immer erkennbar.

Rechtliche Rahmenbedingungen wurden teilweise missachtet.

Die Anwendung der Methoden und die Bearbeitung der Kriterien erfolgten teilweise nicht sachgerecht; bereits die Datenbasis ist z.T. nicht nachvollziehbar und gründet sich nicht immer auf intersubjektiv überprüfbare Tatsachen. Grobe Schätzungen sind nicht beteiligungsfähig.

Es wurden nicht alle wesentlichen umweltrelevanten Informationen gemäß der in § 14g UVPG genannten Normen dokumentiert. Schon allein deshalb kann von einer informierten Behörden - und Öffentlichkeitsbeteiligung nicht die Rede sein. Die Bewertungen sind auf der Grundlage des dargebotenen Materials oft nicht nachvollziehbar. Im Einzelnen bleibt oft unklar, ob überhaupt oder wie umweltbezogene Fragen angemessen berücksichtigt wurden oder ob sie ggf. bereits in dieser frühen Phase vorzeitig mit anderen, wohl partikularen Interessen einzelner Wirtschaftslobbyisten zulasten des Allgemeinwohls und anderer Wirtschaftsakteure, abgewogen wurden. Der Prozess ist intransparent und stellt kein angemessenes Vorgehen im Sinn eines sachgerechten Vorgehens auf der Grundlage des gültigen Rechts dar.

Auch darüber hinaus bestehen rechtliche Bedenken bis hin zu Zweifeln, ob verfassungsmäßige Grundsätze immer eingehalten wurden.

Wir fordern das Verkehrsministerium daher auf, den BVWP-E zurückzuziehen und, unter maßgeblicher Einbeziehung der Natur- und Umweltschutzverbände und der engagierten Zivilgesellschaft, im Sinn einer nachhaltigen, zukunftsfähigen und haushaltsgerechten Ausrichtung von Grund auf neu zu erarbeiten. Keinesfalls kann der BVWP-E zur Grundlage einer legislativen Entscheidung dienen.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist in sachgerechter und angemessener Weise zu ermöglichen.

Im Einzelnen fordern wir zudem, A553-G10-NW (A 553 AK Godorf (A 555) - AK Köln/Lind (A 59) mit Rheinquerung), die Einstufung WB zu entziehen und das Projekt aus dem BVWP zu entfernen. Alternativ regen wir an, die Wiedererrichtung des sog. »Rhabarberschlittens« als schienengebundenen (Klein-) Bahnverkehr für Güter- und Personentransport rechtsrheinisch zwischen den Metropolregionen Köln und Bonn zu prüfen.

Das Teilprojekt A59-G80-NW sollte herabgestuft werden, da es verzichtbar ist.

Die Pläne für den Netzausbau des öffentlichen Bahnverkehrs samt seiner Knotenpunkte müssen offengelegt und für die Öffentlichkeitsbeteiligung angemessen aufbereitet werden.

Die Ressortabstimmung sollte sofort verbessert werden. Künftig sollte die SUP in die Hände des Bundesumweltministeriums gelegt werden.

Zur künftigen Vereinfachung des Planungsprozesses bei der Aufstellung eines BVWPs sollten die anmeldenden Länder ihre Vorstellungen anhand von integrierten interkommunalen Raumanalysen belegen müssen und somit sowohl die umweltbezogenen Grundvoraussetzungen als auch die Verkehrsströme zutreffend und gestützt auf wissenschaftliche Voruntersuchungen belegen.

In den folgenden Erläuterungen beziehen wir uns beispielhaft insbes. auf das obengenannte Projekt A553-G10-NW und manchmal auf A59-G80-NW, um unsere Einwendungen gegen die vorgelegte Netzplanung zu illustrieren.

Die für den BVWP-Verantwortlichen tragen die Beweislast dafür, dass der Netzplan und seine Komponenten nicht umweltschädlich sind bzw. marginale Beeinträchtigungen gegen andere wichtige Belange des Gemeinwohls sachgerecht abgewogen werden. Der Umweltschutz ist dabei eines der wichtigsten Güter des Gemeinwohls, was der Gesetzgeber als Staatsziel durch Aufnahme in das Grundgesetz unabdingbar untermauert hat.

Der vorgelegte Umweltbericht und die Umwelterläuterungen der Einzelprojekte sind aus qualitativen und handwerklichen Gründen nicht geeignet, den Nachweis der Unbedenklichkeit zu führen. Die gesetzlichen Grundlagen der SUP/UVP werden missachtet. Der BVWP-E unterliegt daher der Abweisung.

Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass sich aus der mangelhaften Umweltprüfung und dem defizitären Beteiligungsverfahren keine Beschränkungen von Mitwirkungs- und Beteiligungsrechten auf nachfolgenden Planungsebenen oder nach Landesrecht ergeben können.

2. Mängel im Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die rechtlich gebotene Öffentlichkeitsbeteiligung wurde nicht mit der gebotenen Ernsthaftigkeit und Sorgfalt betrieben. Nicht zuletzt wurden die Gebote der **Inklusion und Integration verletzt**, indem der Zugang der Bevölkerung nicht in der gebotenen Barrierefreiheit gewährt wurde. Dies stellt einen Verstoß gegen das Grundgesetz (GG) Art. 3 Nr. 3 dar.

So lag der BVWP-E z.B. in Köln nicht aus¹, obwohl Kölner Bürger und Bürgerinnen maßgeblich negativ von konkreten Planungen betroffen sind und darüber hinaus auch die Möglichkeit haben müssen, sich auch insgesamt zum Netzplan zu äußern. Dieses Versäumnis der Zugänglichmachung wiegt umso schwerer, als dass bereits in einem Gutachten zur SUP des BVWPs für das Bundesverkehrsministerium aus dem Jahr 2010 wie folgt ausgeführt wird:

»Ein Drittel der Bevölkerung jedoch verfügt weiterhin nicht über einen eigenen Internetzugang. Eine alleinige Veröffentlichung im Internet würde demnach von vornherein bestimmte Bevölkerungsgruppen vom Zugang zu Informationen und einer Beteiligung ausschließen. In diese Richtung weist auch eine Äußerung der Bundesregierung, welche eine ausschließliche Veröffentlichung und Bekanntmachung im Internet aufgrund seiner noch nicht flächendeckenden Verbreitung als nicht ausreichend einschätzt. Zudem ermöglicht selbst § 19b Abs. 3 Nr. 3 UVPG lediglich die Berücksichtigung elektronischer Kommunikationsmittel, setzt sie aber nicht an die Stelle einer körperlichen Auslegung.«²

Es ist dabei zu beachten, dass das Bundesministeriums für Verkehr zugleich für die digitale Infrastruktur verantwortlich ist und die Aufgabe bislang nicht bewältigt hat, der Bevölkerung überall eine kostengünstige und schnelle Internetversorgung auf international üblich-

¹ Vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/7785 – Deutscher Bundestag Drucksache 18/7995 v. 29.03.2016, 18. Wahlperiode

² Integration einer Strategischen Umweltprüfung in die Bundesverkehrswegeplanung Endbericht Juli 2010, S. 216

em Niveau zu gewährleisten. Auch ist es dem Bundesministerium offensichtlich nicht gelungen, notwendige Daten für Planungsprozesse digital verfügbar zu machen. Dass sich der Umweltbericht auf »verfügbare« Daten stützen will und es zugleich an der Zugänglichmachung der Daten durch ein und dasselbe Ministerium mangelt, ist bemerkenswert.

Zudem kann die Nutzung des Internets nicht Voraussetzung zur Wahrnehmung demokratisch-rechtsstaatlich garantierter Bürgerrechte sein oder das **Recht auf Gehör** dadurch **eingeschränkt** werden.

Die Bereitstellung eines Online-Formulars, das die Länge der Stellungnahme drastisch einschränkt, quellenstützende Fußnoten und Heraushebungen unterbindet und die Beifügung von Karten- und Bildmaterial nicht ermöglicht, ist für eine Öffentlichkeitsbeteiligung zu einem komplexen Thema nicht angemessen.

Des Weiteren ist zu beanstanden, dass die Frist zur Stellungnahme durch die Öffentlichkeit nicht verhältnismäßig ist. Dabei ist in Betracht zu ziehen, dass sich der BVWP-E aus einer Vielzahl von Einzelprojekten zusammensetzt. Es muss allein aus zeitlicher Sicht die Möglichkeit bestehen, diese Vielzahl von Einzelprojekten zur Kenntnis zu nehmen und kritisch zu analysieren. Darüber hinaus muss ein ausreichend dimensioniertes Zeitfenster - für zivilgesellschaftliche Organisationen zur internen Diskussion - und zur Verschriftlichung der Einwände zur Verfügung stehen. Bereits zur informierten Beurteilung eines Einzelprojektes sind die viele hundert Seiten umfassenden erläuternden Papiere zur Kenntnis zu nehmen, zumal die angebotene Zusammenstellung der Informationen nicht in hinreichendem Maß gelungen ist. Die Methoden- und Indikatorenauswahl sind prima vista obskur und unterscheiden sich von üblichen Standards. Um beurteilen zu können, ob die angewandten Methoden und Indikatoren überhaupt sachgerecht sind, ist Einsichtnahme in die umfangreichen Begleitpapiere notwendig. Das kurze Zeitfenster ermöglicht es bereits aus praktischer Sicht nicht, Fragen zur Klärung an das Bundesverkehrsministerium zu richten. Abgesehen davon wurde Umweltschützern erklärt, dass zur Beantwortung von Fragen keine Kapazitäten zur Verfügung stünden.

Zur Bewertung der Feststellungen des BVWP-Es wäre der Zugang zu einzelnen Gutachten notwendig; ohne Einsichtnahme bleiben viele Punkte unklar. Insoweit waren die zur Verfügung gestellten Unterlagen nicht umfassend genug, intransparent und teilweise nicht zu verstehen. Es fehlten notwendige Erläuterungen - etwa zur konkreten Durchführung der Punktevergabe im Umweltbewertungsmodul B.

Auf diese Weise ist keine ernsthafte und ordentliche Öffentlichkeitsbeteiligung möglich. Der Komplexitätsgrad ist insgesamt sehr hoch. Dabei ist zu bedenken, dass auch Berufstätige und pflegende Familienangehörige ausreichend Zeit zur kritischen Prüfung und Beteiligung haben müssen. Dies ist ganz offensichtlich nicht gewährleistet. Der Referentenentwurf hatte noch eine Frist von drei Monaten vorgesehen. Durch die

drastische Verkürzung ist eine Beteiligungsmöglichkeit derart eingeschränkt, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung der SUP nicht sinnvoll durchgeführt werden kann und der Pflicht nicht Genüge getan wird.

Um informiert zum BVWP-E auf der Netzebene Stellung nehmen zu können, ist gar die Analyse von mehreren tausend Seiten erforderlich. Das sprengt bereits offensichtlich die Möglichkeiten des ehrenamtlichen Umwelt- und Naturschutzes und lässt nur die Interpretation zu, dass die Öffentlichkeit von der Beteiligung vergrämt werden soll.

Das wirft große Bedenken auf. Zum einen ist es nicht zulässig, das SUP-Verfahren zu unterminieren und so ad absurdum zu führen, zum anderen stellt sich die Frage der Verschwendung von Haushaltsmitteln, da auch eine nicht sachgerechte bzw. ordnungsgemäße Öffentlichkeitsbeteiligung Kosten für die öffentliche Hand verursacht.

Insoweit sind auch die im folgenden geäußerten Bedenken nicht umfassend, sondern entsprechen dem, was in ehrenamtlicher Arbeit angesichts des Zeitfensters möglich war. Dies gilt sowohl in Bezug auf die Netzwirkung des Plans als auch auf die Wirkungen der Komponenten, hier insbesondere des exemplarisch gewählten Beispiels.

Wir behalten uns insofern spätere Ergänzungen ausdrücklich vor.

Wir erwarten zudem, dass unsere vorgebrachten Kommentare und Hinweise mit der gebotenen Sorgfalt geprüft werden und werden dies nachprüfen.

Es wurden nicht alle wesentlichen umweltrelevanten Informationen gemäß den in § 14g UVPG genannten Aspekten dokumentiert (Beispiele s. weiter unten). Schon allein deshalb kann von einer informierten Öffentlichkeitsbeteiligung nicht die Rede sein.

3. Grundsätzliche rechtliche Bedenken

Auf Bedenken hinsichtlich der Organisation und Durchführung des Beteiligungsprozesses mit Blick auf **Grundgesetz (GG) Art. 3 Nr. 3** wurde oben bereits hingewiesen.

Mit dem BVWP-E vorgelegte Planungen, Umweltprüfungen und Bewertungen, insbes. - aber nicht nur-, A553-G10-NW [A 553 AK Godorf (A 555) - AK Köln/Lind (A 59) mit Rheinquerung] **verstoßen u. E. gegen GG Art 20a: » Der Staat schützt auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung.«**

Zur Bewertung von Projekten legt der BVWP-E den erheblichen Fokus auf eine angebliche - im einzelnen nicht nachvollziehbare - sog. »Nutzen-Kosten-Analyse« (Bewertungsmodul A).

Hierbei werden u.a. angebliche Mobilitätsvorteile, selbst für den Privatbereich, in nicht nachvollziehbarer Art fiktiv und mit aus der Luft gegriffenen Werten monetarisiert³. Der Gewichtungsanteil liegt bei etwa ¾. Es ist aber nicht ersichtlich, warum Privatfahrten überhaupt zu einem monetarisierbaren Nutzeneffekt führen können, da Privatzeit - anders als Arbeitszeit - nicht vergütungsfähig ist.

Sollte das Bundesverkehrsministerium aber weiterhin der Ansicht sein, dass Privatzeit vergütungsfähig ist, erlauben wir uns, das Ministerium um Berücksichtigung von € 745,92 für den privaten Zeitaufwand für unsere Stellungnahme im Beteiligungsverfahren zu bitten, ermittelt nach den im Methodenhandbuch ausgewiesenen Sätzen.

Das Grundgesetz kennt keine Mobilitätsgarantie, wohl aber den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und der Tiere auch in Verantwortung für die künftigen Generationen.

Entsprechend ihrem Verfassungsrang sind Umweltfragen maßgeblich in die Entscheidung und Bewertung einzubeziehen. Die Verantwortung zur hinreichenden Gewichtung von Umweltfragen war den BVWP-E-Verantwortlichen auch ausdrücklich bekannt⁴, dennoch handelten sie entgegen dieser Prämisse.

Dabei hat das Grundgesetz einen weiten rechtlichen Rahmen gesetzt.

Dieser umfasst die Richtlinien der EU, also insbesondere die Richtlinie 92/43/EWG vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) und Richtlinie 79/409/EWG vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (VRL), und die SUP-RL genauso wie die Gesetze der Bundesländer im föderalen Rechtsstaat, im konkreten Beispielfall also beispielsweise das NRW- Landschaftsgesetz, das NRW-Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, das NRW-Klimagesetz usw. Auf Probleme des Umweltberichtes und des BVWP-Es mit Blick auf die föderale Struktur Deutschlands wird in einem späteren Kapitel nochmals anhand eines Beispiels eingegangen.

³ Nach welchen Methoden oder wie die Werte angeblich ermittelt wurden, bleibt unklar; englischsprachige Formulierungen deuten aber daraufhin, dass die angeblichen Forschungen dazu nicht in Deutschland stattfanden.

⁴ »Insoweit liegt unbestritten auf der Hand, dass relevante Auswirkungen des Plans oder Programms auf die Umwelt Teil der öffentlichen Belange sind, die in die planerische Abwägung einzustellen und ihrem Gewicht entsprechend zu berücksichtigen sind. Dies folgt bereits aus den allgemein anerkannten Grundsätzen und Anforderungen an eine fehlerfreie Abwägung.« Aus: Integration einer Strategischen Umweltprüfung in die Bundesverkehrswegeplanung Endbericht Juli 2010, S. 23

Bei der Kriterienauswahl für die SUP wurde jedoch auf einige wenige und willkürlich ausgewählte Dimensionen des Umweltschutzes reduziert. Insbesondere wurde dem grundgesetzlich beachtlichen Schutz der Tiere keine Bedeutung beigemessen.

Artenschutzrechtliche Kriterien wurden bei der Umweltanalyse weitestgehend ausgeklammert und allenfalls Schutzgebiete in Betracht gezogen.

Es sind jedoch auch die Vorgaben zum Schutz einzelner Arten zu betrachten.

Für das Beispielprojekt A553-G10-NW [A 553 AK Godorf (A 555) - AK Köln/Lind (A 59) mit Rheinquerung] fehlt es an einer Berücksichtigung der wertvollen Artenvorkommen, nicht nur, aber auch, besonders streng geschützter Vogel- und Rote-Liste-Arten. So sind im Planungsgebiet z.B. - aber nicht nur - erheblich Habitate von Feldlerche und Rebhuhn zu finden - zwei Arten, die vom Aussterben bedroht sind.

Für eine informierte Öffentlichkeitsbeteiligung müssen Artenschutzprobleme offengelegt werden. Die Relevanz für die Berücksichtigung des Artenschutzes auch außerhalb ausgewiesener Schutzgebiete - ergibt sich im übrigen u.a. aus dem Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) §1 Abs. 3 Nr. 5.

Es ist inakzeptabel, dass die Auswirkungen auf den Tier- und Artenschutz, der auch jenseits ausgewiesener Schutzgebiete angemessen zu berücksichtigen ist, weder auf der Ebene des Gesamtnetzes noch auf der Einzelprojektebene (Netzkomponenten) untersucht bzw. dargelegt wurden.

Die SUP ist insoweit in erheblichem Maß unvollständig und unzutreffend. Der vorgelegte Umweltbericht ist insoweit keine angemessene und geeignete Grundlage für eine Behörden - und Öffentlichkeitsbeteiligung.

Den Planern des BVWP war ausdrücklich bekannt, dass die SUP sich nicht über maßgebliche Sachverhalte hinwegsetzen oder diese auf nachgeordnete Planungsebenen verlagern kann.⁵

Bei den Einzelprojektbewertungen bleibt völlig unklar, nach welchen Maßstäben die Ergebnisse des Bewertungsmoduls B – Umwelt- und die naturschutzrechtliche Beurteilung in die Bewertung der Maßnahmen eingeflossen sind.

⁵ s. Integration einer Strategischen Umweltprüfung in die Bundesverkehrswegeplanung Endbericht Juli 2010, S. 27: »So ist es z. B. nicht möglich, sich im Rahmen der Abwägung über zwingende Verbote hinwegzusetzen, die entweder dem Plan oder Programm unmittelbar entgegenstehen oder der späteren Planverwirklichung erkennbare unüberwindbare Hindernisse entgegensetzen.
»

Nicht nur, dass die erheblichen Grundlagen unzutreffend und lückenhaft identifiziert wurden: Die verfassungsrechtliche Bedeutung des Schutzes der natürlichen Lebensgrundlagen und der Tiere hat bei der Projektbewertung nicht den gebührenden Niederschlag gefunden und greift im BVWP-E gegenüber - grundgesetzlich nicht verbrieften - angeblicher Nutzenfaktoren nicht durch.

Das ist allein schon aus verfassungsrechtlicher Sicht zu ändern.

Obwohl das Grundgesetz dem Bund die besondere Fürsorge für das Eisenbahnwesen auferlegt und die Förderung des öffentlichen Verkehrs auch aus Sicht des Umwelt- und Klimaschutzes politische Zielvorgabe ist, ist für das Beispielprojekt neue Rheinquerung keine schienengebundene Planung vorgesehen.

Allgemein ist zu sagen, dass sich der Entwurf des BVWPs schon allein deshalb der Bewertung im Beteiligungsverfahren entzieht, weil das Bahnnetz samt Knotenausbau nicht dargestellt ist. Daher können die Netzwirkung des Plans und die Einhaltung der Zielvorgaben des Klimaschutzes durch Förderung des öffentlichen Verkehrs von der interessierten Öffentlichkeit derzeit nicht analysiert und bewertet werden.

4. Probleme bei der sog. »Nutzen-Kosten-Analyse«

Wenn im Folgenden auf ein Fallbeispiel rekurriert wird, so geschieht dies auch zur Illustration, um auf grundsätzliche Probleme der SUP im Rahmen des BVWPs hinzuweisen.

Die Prüfung der Umweltverträglichkeit erfolgt im BVWP-E teilweise als sog. »Nutzen-Kosten-Analyse«, worin verschiedene, willkürlich ausgewählte und häufig sachfremde Indikatoren mit teilweise aus der Luft gegriffenen Parametern und Schlüsseln »verrechnet« werden. Ein solches Konstrukt vermag die gesetzlich reglementierte Umweltprüfung nicht zu ersetzen. Eine belastbare Systematik hinsichtlich relevanter Umweltfaktoren, wie sie der Gesetzgeber definiert hat und wie sie als Staatsziel im Grundgesetz verankert sind, ist nicht erkennbar.

Auf die unsinnige Einpreisung von angeblichen Zeitersparnissen für Privatfahrten wurde bereits oben Bezug genommen.

Das vorgelegte Zahlenwerk ist schon allein deshalb unbrauchbar, weil Einsparungen bei Stickstoffoxiden anhand von Fahrleistungen geschätzt wurden⁶. Die Softwaremanipulationen bei dieselgetriebenen Fahrzeugen, die sich nicht nur im VW-Skandal gezeigt haben, sondern als sog. »Thermofenster« weitere Kreise ziehen, machen anhand von Fahrleistun-

⁶ s. Methodenhandbuch S. 371

gen errechnete NO_x Werte für eine Umweltbewertung völlig unbrauchbar, denn im realen Fahrbetrieb sind die schädlichen Ausstöße um ein Vielfaches höher, als die theoretische Schätzung nach stark manipulierten Werten vorgaukelt. Dem Bundesministerium sind diese Zusammenhänge bestens und seit langem bekannt.

Dennoch durchzieht diese Fehlerquelle den gesamten BVWP.

Das vorgelegte Zahlenwerk taugt daher nicht als Diskussionsgrundlage für ein Beteiligungsverfahren.

Insgesamt ist festzustellen, dass Schadstoffemissionen nur grob geschätzt wurden - ohne belastbare Grundlage und ohne die zu fordernde ordentliche Berechnung nach wissenschaftlichen Maßstäben.

Das Ministerium hätte den Entwurf zum BVWP daher nicht freigeben dürfen.

Zum Beispielprojekt:

Für A553-G10-NW wird in der Zusammenfassung unter »1.2 Grunddaten« eine Nutzung von 63.000 Kfz/24h angenommen und später so auch monetarisiert. Dies widerspricht der Aussage im Kapitel »Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit« zum selben Projekt, wo nur noch von 30.000 Kfz/24h - mithin also weniger als die Hälfte - ausgegangen wird. Beide Annahmen entbehren aber gleichermaßen jeglicher Grundlage und sind aus der Luft gegriffen. Darauf kann keine Investitionsentscheidung der öffentlichen Hand gegründet werden. Die offiziellen Ausführungen zum Projekt lassen sich sogar dahingehend ein, dass die Schätzung von 30.000 Kfz/24h auf Grundlage einer weiteren, nicht vom Bundesverkehrsministerium veranlassten Schätzung beruht, deren Methodik und Parameter gänzlich unbekannt sind - und wohl auch dem Bundesministerium nicht bekannt sind.

Es ist außerdem nicht nachvollziehbar, warum für dieses Projekt 89% Privatfahrten und 11% Geschäftsfahrten angenommen werden. Auch die angebliche Zeitersparnis ist nicht nachvollziehbar und nicht schlüssig.

Vielmehr steht zu erwarten, dass sich Verkehre bedingt durch das Projekt auf den innerörtlichen »Zubringer«-Straßen noch weiter erhöhen. Diese sind aber bereits heute schon über die Grenzen hinaus belastet. Im Ergebnis ist daher im Planfall nicht mit einer Zeitersparnis, sondern vielmehr mit weiteren Zeitverlusten durch Verkehrszu- und -abflussprobleme zu rechnen. Es ist mit einer viel höheren Zahl an induziertem Mehrverkehr zu rechnen als dargelegt, der dazu weitere Umwege in Kauf nimmt und so die Ökobilanz im Planfall sogar noch weiter verschlechtern wird.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum sich die Geräuschbelastung innerorts verbessern würde. Vielmehr wird das Projekt zu weiterer **Verlärmung** beitragen und zwar direkt, da die erhöhte Bauweise über wenig strukturiertem Offenland den Schall weit zu verfrachten vermag, als auch durch induzierten Verkehr, der nun durch die ohnehin schon - z.T. jenseits erlaubter Grenzwerte- verlärmten Ortsteile fließen wird. Im Planfall kann das

Bundesverkehrsministerium daher mit Kompensationszahlungen für auch private Schallschutzanlagen an Anwohner nach dem Verursacherprinzip belastet werden.

Dabei wurde insbesondere auch nicht berücksichtigt, dass sowohl vom Brückenbauwerk als auch von großen Transportfahrzeugen Infraschallwirkungen ausgehen, die methodisch nicht erfasst wurden. Dieser **Infraschall** kann sich im umliegenden Bereich weit verbreiten und hat negative Auswirkungen auf die schützenswerte Fauna und die menschliche Gesundheit.

Auch die **Lichtverschmutzung** wurde nicht berücksichtigt. Dabei ist zu beachten, dass im Planungsgebiet verschiedene Fledermaus- und Eulenarten, darunter auch Schleiereulen und Waldkäuze, nachgewiesen wurden.

Es wird bestritten, dass das Projekt wirtschaftlich sei. Die Umweltbetroffenheit wird im Projektteil des BVWP-E als mittel charakterisiert. Dies ist unzutreffend. Die Umwelt würde bei Realisierung schwerwiegend und unumkehrbar geschädigt. Gleiches gilt für die menschliche Gesundheit der Bewohner Kölns. Die vergleichbar »günstige« Einschätzung beruht auf einer lückenhaften und unzutreffenden, nicht sachgerechten Auswahl von Indikatoren, Methoden und deren nicht sachgerechter Anwendung.

Es ist überhaupt nicht nachvollziehbar, warum für das Projekt ein Nutzwert von 8,748 Mio € Barwert angenommen wird.

Besonders bedenklich ist mit Blick auf sog. »Nutzen-Kosten-Analyse«, dass die Kosten für Kompensationsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft, wie auch am Beispiel A553-G10-NW gut sichtbar, offenbar nicht in die monetarisierte Bewertung und Kostenkalkulation Eingang gefunden haben, obwohl es sich hierbei um reale Kostenpositionen handelt, die der Steuerzahler aufzubringen hat.

Insoweit wurde die Öffentlichkeit nicht zutreffend informiert.

Diese monetarisierte Betrachtung ist bei Straßenbauprojekten - im Gegensatz zur mit dem BVWP-E vorgelegten- üblich.

Für das Beispielprojekt A553-G10-NW wird ein Flächenverbrauch von etwa 43 ha veranschlagt - ein Wert, dem nicht gefolgt werden kann, da er die auch zu berücksichtigen temporäre Flächeninanspruchnahme nicht enthält. Nur zur Verdeutlichung wird aber im folgenden der unteretzte Wert herangezogen.

Allein für Verluste von Bodenkühlleistung von 43 ha sind für den vorliegenden Bodentyp wenigstens 25,8 Mio € pro Jahr (!) an Kosten als Ökosystemdienstleistung zu monetarisieren⁷, wobei dieser Wert aufgrund der erhöhten Klimaaktivität des betroffenen Bodens zu erhöhen ist, wozu weitere Feldstudien erforderlich sind.

Des Weiteren ist zu bedenken, dass nicht nur die Kühlleistung des Bodens unwiederbringlich vernichtet wird. Über die im BVWP-E angegebene Nutzungsdauer ist ein

⁷ Vgl. das planungsverbindliche LANUV-Arbeitsblatt 29, Kühlleistung von Böden, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz, Recklinghausen 2015, S. 29

monetarisierbarer Verlust allein aus verlorenen Kühlleistung von wenigstens 1.109,4 Mio € einzusetzen. Dieser Wert ist allerdings noch zu erhöhen, weil sich über den längeren Betrachtungszeitraum durch fortschreitenden Klimawandel eine erhöhende Wirkung ergibt und die Verzinsung analog zu den übrigen Rechenvorgängen des BVWP-E zu berücksichtigen wäre.

Der Verlust ist weiter zu erhöhen, weil das Projekt selbst zu einer Erwärmung durch Motorenhitze und Reibung führt. Diese Wärme können die Baukörper während Hitzeperioden allenfalls in der Nacht abgeben. Aufgrund geographischer, -morphologischer und meteorologischer Besonderheiten des Eingriffgebietes spielt dieses für die Kühlung der Wärmeinsel Köln durch nächtliche Kaltluftentstehung und -verfrachtung eine besondere Rolle. Die negativen Folgen des Projektes sind geeignet, die lebenswichtige Kühlleistung für Köln zu gefährden - mit unabsehbaren Folgen für die menschliche Gesundheit und die biologische Artenvielfalt im Planungsgebiet, in der Kölner Bucht und im Langer Bogen.

Da der dunkle Asphalt die Wärmestrahlung der Sonne absorbiert, trägt er direkt zum Treibhauseffekt und zur globalen Erderwärmung bei. Durch den ungünstigen Albedo-Effekt von Straßen - zur Periode der Hitze-Peaks tilgt eine agrarisch genutzte Offenlandfläche doppelt so viel Wärmestrahlung⁸ - heizt sich die Umgebung sogar noch stärker auf, weshalb die Kühlleistung des verbliebenen Bodens aufgezehrt und damit erheblich vermindert wird. Auch dieser induzierte indirekte Verlust wäre zusätzlich zu monetarisieren.

Mit dem Klima ist eines der wesentlichsten Umweltschutzziele der Bundesrepublik Deutschland und der Weltgemeinschaft angesprochen, das eine SUP nicht auszuklammern vermag.

Klimarelevante Ökosystemdienstleistungskosten bleiben in der sog. »Nutzen-Kosten-Analyse« jedoch unberücksichtigt, wie sicherlich bei vielen anderen Teil-Projekten des BVWP-Es auch.

Die Effekte wurden auch nicht als zusätzlicher Sachverhalt gewürdigt, sondern schlichtweg ignoriert.

Es fällt bei der Betrachtung des Entwurfs zum BVWP zudem auf, dass umfangreiche Kosten etwa zum Knotenausbau, gar nicht enthalten sind.

Daher kann die interessierte Öffentlichkeit nicht zu einer zutreffenden Bewertung hinsichtlich des Netzausbaus und der Teilprojekte kommen. Für eine informierte Beurteilung sind die Gesamtkosten wichtig. Finanzierungslücken müssen erkennbar sein.

⁸ Die klimaschädliche Versiegelung ist nicht nur im Rahmen der Klimawandelfolgenanpassung zu berücksichtigen, sondern auch ihre direkte Wirkung bei der Klimaerwärmung der Erde zu berücksichtigen.

Vor diesem Hintergrund würden zahlreiche Projektvorschläge von der Öffentlichkeit und der Politik abgelehnt.

Es steht auch zu vermuten, dass die Unterhaltungskosten der vorgeschlagenen Projekte stark unterschätzt sind, allein schon, weil die Folgen der ständig fortschreitenden - und durch die Planfälle des BVWP-E im Fall der Realisierung weiter angeheizte - Klimaerwärmung nicht berücksichtigt wurden.

In Köln werden über die Nutzungsdauer des Beispielprojektes die Temperaturen auf Werte über 40°C und mehr steigen, was die Fahrbahndecken erheblich schädigt. In tropischen Ländern mit vergleichbaren Temperaturen werden Straßen und Brücken in der Regel aus - sehr viel teureren - festverbauten Betonelementen hergestellt, da der Instandhaltungsaufwand asphaltierter Straßen diesen Kostenaufwand sogar noch übersteigt.

Dabei ist auch zu bedenken, dass es einen Trend zu immer größeren und damit schwereren LKW gibt. Die Diskussion um Gigaliner zeigt, dass gerade bei Brücken, aber auch bei Straßen und gerade auch angesichts steigender sommerlicher Hitze durch den Klimawandel, hohe Erhaltungskosten zu kalkulieren sind. Insoweit ist davon auszugehen, dass flächendeckend im BVWP-E Kostenansätze drastisch unterschätzt worden sind.

Dies hat Auswirkungen für die Einstufung und Realisierbarkeit der Projekte und stellt folglich die Machbarkeit des Netzplans insgesamt infrage.

In jedem Fall werden für den Brücken- und Straßenbau, der z.T. auch in Beton-Wannenform erfolgen muss, da z.B. die Trasse des Beispielprojektes durch ein eingetragenes Trinkwasserschutzgebiet Zone II verläuft, erhebliche Mengen an Sand und Steinen benötigt. Ihr Abbau zerstört - indirekt - wiederum weitere Flächen und Lebensräume.

Auch diese sekundären Umweltschäden und ihre Kosten müssen bei der Umweltverträglichkeitsprüfung mitbedacht werden. Dies ist aber nicht erfolgt.

Bei der sog. »Nutzen-Kosten-Analyse« fehlen auch die Rückbaukosten samt Sonderentsorgung der belasteten Baustoffe nach Beendigung der Nutzung.

Der Verlust der Bodenkühlleistung trifft die Kölner Bürger hart und ist geeignet, ihre Gesundheit erheblich zu beeinträchtigen, was weitere volkswirtschaftliche Kosten hervorruft. Dabei ist an Gesundheitskosten genauso zu denken wie an Kosten, die durch Arbeitsausfall und vermeidbare Todesfälle entstehen und Aufwendungen, die zum Schutz der besonders hitzeanfälligen Kinder und älteren Menschen getätigt werden müssen (z.B. Klimatisierung von KITAs, Schulen, Pflegeeinrichtungen). Damit soll nicht gesagt sein, dass der BUND glaubt, diese Folgen für Leib und Leben seien in Geld auszudrücken.

Jedoch entsteht vorliegend konkreter volkswirtschaftlicher Schaden, den die Verantwortlichen des BVWP-E der Öffentlichkeit bereits im Rahmen des Beteiligungsverfahrens offenzulegen haben, anstatt aus der Luft gegriffene Kosten-Nutzen-Kalkulationen in den Raum zu stellen.

Auf die unsinnige Monetarisierung von angeblichen Zeitgewinnen privater Fahrten wurde oben bereits hingewiesen. Dieser Indikator ist offensichtlich irrelevant, während es sich bei Bodenkühlleistung, Kälteentstehung und -verfrachtung um **öffentliche Güter** handelt, die reale volkswirtschaftliche und privatwirtschaftliche Kosten nach sich ziehen und die über verschiedene gesetzliche Grundlagen verfügen - bis hin zur grundgesetzlichen Schutzverankerung.

So bestimmt z.B. das Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG §1 Abs. Nr. 2 u. 4) ausdrücklich den Schutz von Kaltluftentstehungsgebieten. Bei einer SUP-pflichtigen Maßnahme besteht angesichts der offensichtlichen Erheblichkeit kein Ermessensspielraum, der es erlauben würde, diesen Indikator unberücksichtigt zu lassen oder ihn auf untergeordnete Planungsebenen zu verlagern.

Auch ein angeblicher Mangel an verfügbaren Daten, wie er in den Begleitpapieren angedeutet wird, greift nicht durch. Sinn einer SUP ist es ja gerade, die erheblichen Sachverhalte zu ermitteln. Nach dem Verursacherprinzip hat das betreibende Bundesministerium die ordnungsgemäße und sachgerechte Durchführung auf dem Stand des Wissens und im vorgeschriebenen gesetzlichen Rahmen zu gewährleisten.

Am Beispiel der Kaltluftentstehung und -verfrachtung wird beispielhaft deutlich, dass der Umweltbericht unvollständig ist. Im Beispielfall A553-G10-NW sind hochklimaaktive Böden betroffen, die bekanntlich eine besondere Bedeutung für die Kalt- und Frischluftversorgung des in Kessellage befindlichen Kölns haben.

Dieses Beispiel zeigt, dass die SUP unzulässig ausgehöhlt wurde, schließlich soll, »die SUP zum BVWP soll alle relevanten Umweltauswirkungen so vollständig umfassen, dass eine zusätzliche SUP auf der Ebene der anschließenden Bedarfs- Planaufstellung im Sinne des § 19b Abs. 1 UVPG nicht erforderlich wird«⁹. Zudem ist die EU-Richtlinie 2001/42/EG vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-RL) zu beachten. Insoweit kommen wir nach der kursorischen Analyse der vorgelegten Unterlagen zu dem Schluss, dass die notwendigen und unabdingbaren Voraussetzungen für eine gültige und bestandskräftige SUP vorliegend nicht gegeben sind.

Es ist demnach nicht möglich, wie in der Umweltbewertung des BVWP-Es geschehen, allein auf den Flächenverbrauch abzuheben. Vielmehr sind die Bodenfunktionsleistungen zu betrachten, zu analysieren und zutreffend zu bewerten. Die Anwendung des Indikators Flä-

⁹ Integration einer Strategischen Umweltprüfung in die Bundesverkehrswegeplanung Endbericht Juli 2010 , S. 2 u. 16

cheninanspruchnahme ignoriert Bodenfunktionsunterschiede – Kaltluftentstehung, Nahrungsmittelproduktion, Arten usw..

Zudem hebt das deutsche Umweltrecht nicht auf einzelne Indikatoren - die im Umweltbericht im übrigen nicht mit der angemessenen Vollständigkeit, systematisch und nachvollziehbar abgearbeitet werden - ab, sondern auch auf die Wechselwirkungen und Beziehungsgefüge von Umweltfaktoren untereinander. Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans ist es nicht sachgerecht, einzelne Indikatoren willkürlich und abstrakt auszuwählen, da sich die Planung hinsichtlich örtlicher Projekte konkretisiert und demnach die vor Ort erheblichen Wirkungsindikatoren zu identifizieren, zu beschreiben und in Betracht zu ziehen sind.

Neben der klimabezogenen Dimension, der unwiederbringlichen Zerstörung lebensichtiger Kaltluftentstehungsgebiete, sind die Luftströmungen mit ihren erheblichen Wirkungen und ihrem Wirkungsgefüge zu beachten.

Dies ist seit langem bekannt.

Im Eingriffsgebiet des Beispielprojektes strömt nachts, zusätzlich zur örtlichen Kaltluftentstehung, akkumulierte Kaltluft vom Siebengebirge und vom Rheintal in die Niederungen und damit in die südöstliche Kölner Bucht. Die Kaltluftmassen vereinigen sich zu einem mächtigen Kaltluftstrom. Er erreicht während der zweiten Nachthälfte als regionaler, südöstlicher **Rheintalwind** über die Ventilationsbahn Zündorf und Langer Bogen das Kölner Stadtgebiet und belüftet die wärmebelasteten innerstädtischen Bereiche von Köln - bis weit hinter das Messegelände¹⁰.

Lt. Stadt Köln ist der Rheintalwind das weisende Windfeld¹¹ und das einzige effiziente Belüftungssystem für Deutz¹². Die Temperaturunterschiede zwischen dem innerstädtischen Köln und den Feldern im Eingriffsgebiet können 10°C und mehr betragen.¹³

¹⁰ Zum Rheintalwind vgl. die Dissertation Düttemeyer, Dirk, Urban-Orographische Bodenwindssysteme in städtischen Peripherie Kölns, Diss. Essen, Abt. Angewandte Klimatologie und Landschaftsökologie des Institutes für Ökologie der Universität – GH Essen 1999, Hohenwarsleben, ²2002.

¹¹ Integrierte Raumanalyse Porz-Süd, Stadtplanungsamt Köln, 12/2000, Punkt 1.2.1.5 Klima, S. 11f.

¹² Umweltverträglichkeitsbewertungs- (UVP)-Handbuch der Stadt Köln, 2003, Kapitel „Klima“ S.10,.

¹³Ptak, Dr. Dominika, LANUV, Vortrag Hitzebelastung in Köln, Köln - 9. 10. 2013.

Zahlen auf der Grundlage einzelner Messfahrten, so dass auch höhere Differenzen möglich sind. So ergab eine einzelne Messung, zufällig am Tag des 2.7.2010 Temperaturunterschiede zwischen der Innenstadt und den Zündorfer Äckern von mehr als 7°. Vgl. dazu auch. LANUV-Fachbericht 50, „Klimawandelgerechte Metropole Köln“, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW in Zusammenarbeit mit der Stadt Köln, 2013, S. 55 Pkt 4.2. In anderen Städten wurde systematischer untersucht. Dort wurden Differenzen von 15°C und mehr gemessen. In Köln besteht Forschungsbedarf.

Diese Frischluftströmung hat in heißen Sommernächten eine bioklimatische Abkühlungsfunktion und führt zudem die Schadstoffe aus der Kölner Kessellage ab. Die Schadstoffkonzentration ist in Köln gerade bei austauscharmen Wetterlagen besonders hoch und gesundheitsschädlich. Die Kölner Luft ist durch die Kessellage in der Kölner Bucht ohnehin schon besonders stark belastet.

Die im Beispielfall behandelte Rheinquerung soll auf Stelzen errichtet werden. Das Bauwerk blockiert dann aber den Siebengebirgs- und Rheintalwind und verwirbelt daher die für Köln lebensnotwendigen Luftbahnen. Die Dynamik der sie befahrenden Kraftfahrzeuge verwirbelt die eingriffssensible Luftströmung nochmals mehr.

Die gesundheitliche Gefährdung durch Hitzestress würde sich für alle Bewohner der betroffenen Innenstadt, Deutz und auch in Porz erhöhen. Besonders für Risikogruppen wie Kleinkinder, kranke und ältere Menschen würden sich die Beeinträchtigungen und Leiden so dramatisch verschlimmern. Das ist angesichts des demografischen Wandels – es wird immer mehr Ältere geben – unverantwortlich. Krankenhäuser und Seniorenheime müssten teure Kühlsysteme einrichten.

In der medizinischen Forschung steht seit mehr als 10 Jahren fest, dass Hitzewellen mit einer signifikant erhöhten Sterblichkeit einhergehen.¹⁴ Lt. Umweltamt der Stadt Köln soll die die Hitzewelle August 2003 europaweit 70.000 Todesopfer gefordert haben¹⁵, in Deutschland sollen 5.000 Menschen infolge der Hitze verstorben sein¹⁶.

Die Luftschadstoffe des Planprojektes gelangen aufgrund der Kölner Topografie in die Innenstadtbereiche und gefährden die Gesundheit der Bevölkerung, die ohnehin schon in überdurchschnittlich hohem Maß an Luftwegs- und Kreislauferkrankungen leidet.

Gem. UVP-Bewertungshandbuch der Stadt Köln wäre der Planfall nicht genehmigungsfähig¹⁷.

Die Fachstudie der Landesregierung „Klimawandelgerechte Metropole Köln“, LANUV-Fachbericht 50, stellt fest, dass klimaaktive Flächen, wie sie in Zündorf und Langel z. Zt. noch vorliegen, „eine sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber nutzungsändernden Eingriffen,

¹⁴ s. Glasmacher Dr. med. Sabina, Priv. Doz. Dr. med. Axel Glasmacher et alii, Der Einfluss erhöhter Temperaturen auf Gesundheit und Leben der Bevölkerung, [o.J..]

¹⁵ Präsentation „Was bedeutet der Klimawandel für Köln“ der Verwaltung im Ausschuss Umwelt und Grün am 3.2.2015

¹⁶ s. Fußnote 14

¹⁷ Auszug aus dem UVP-Bewertungshandbuch der Stadt Köln, ³ 2003: »Sollte nicht realisiert werden als Folge der Planung ist zu erwarten, dass sich die Belüftungssituation der zentralen Stadtbereiche wesentlich verschlechtert (beispielsweise infolge der Überplanung größerer Flächen mit ausgeprägtem Freilandklimatop, deren Kaltluftabfluss in Richtung Innenstadt gerichtet ist) - es kommt infolge der Planung durch Verstärkung des Wärmeinseleffektes zu einer negativen Beeinflussung der regionalen Winde »

Versiegelung und Bebauungsverdichtungen“ aufweisen und Flächen dieser Klasse 5, die durch das Beispielprojekt beansprucht werden sollen, „im Lichte des Klimawandels die stadtklimatisch am stärksten ausgleichenden Bereiche darstellen“ und daher auf eine Bebauung und sonstige Nutzungsänderungen verzichtet werden muss.¹⁸

Der LANUV-Fachbericht weiter: „In Köln ist darauf zu achten, dass insbesondere die Kaltluft-Austauschgebiete (Frischluftschneisen) weitestgehend von Bebauung freigehalten werden.“¹⁹

GG Art. 72 Abs. 3 Nr 2 räumt den Ländern besondere gesetzgeberische Befugnisse in Naturschutz und Landschaftspflege ein.

Erstaunlicherweise glaubt der BVWP-E im Widerspruch zu dieser Regelung, die in Verbindung mit GG Art 20a zu betrachten ist, gültige Bewertungen für die SUP vornehmen zu können, die allein auf Bundesebene bezogen werden müssten: Er befindet sich u.E. damit im Widerspruch zu verfassungsmäßigen Normen.²⁰

Die strengeren umweltrechtlichen und umweltpolitischen Leitlinien der Länder, im vorliegenden Beispielfall NRW mit seinen z.B. strengeren Anforderungen an den Klimaschutz, sind für konkrete Projekte in NRW selbst verständlich in die SUP einzubeziehen. Das ist aber ausdrücklich nicht geschehen und in den der Öffentlichkeit zum Beteiligungsverfahren zur Verfügung gestellten Unterlagen entsprechend fehlerhaft unberücksichtigt geblieben. Zudem ist für Projekte in NRW auch das UVPG des Landes NRW zu beachten und die Vorschriften nach § 48d Abs. 8 Landschaftsgesetz NRW zu berücksichtigen.

Dies gilt erschwerend für das Beispielprojekt, das ein Landschaftsschutzgebiet, das auch durch Bundesrecht geschützt wird, durchkreuzt.

Die Öffentlichkeit wurde u.E. insoweit in die Irre geführt. Der BVWP-E wird allein deshalb keinen rechtlichen Bestand haben. Dem Bundesverkehrsministerium wird dringend empfohlen, den Plan umgehend zurückzuziehen.

5. Untaugliche Auswahl zu kleiner Betrachtungsfenster

Die Netzplanung besteht aus Einzelkomponenten, die hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit im Rahmen der SUP beleuchtet werden sollen.

¹⁸ LANUV-Fachbericht 50 „Klimawandelgerechte Metropole Köln“ (s.o.), S. 121, vgl auch S.119f.

¹⁹dto, S. 79; vgl. dazu auch S. 73 sowie S. 126

²⁰ »Der BVWP ist eine netzbezogene und bundesweite Investitions- und Bedarfsplanung, sodass auf seiner Ebene nur bundesweit bedeutsame Ziele des Umweltschutzes eine Rolle spielen können.
» FE-Vorhaben 96.0904/2007 Erarbeitung eines Konzepts zur „Integration einer Strategischen Umweltprüfung in die Bundesverkehrswegeplanung“ Endbericht Juli 2010, S. 110

Dabei entschieden sich die für die Erstellung des BVWP-Es Verantwortlichen für eine Methode, die Umweltbeeinträchtigung in Zahlenwerte umsetzen soll.

Um zu bewerten, ob Umweltfolgen »gering« , »mittel« oder »schwer« sind, wurde beispielsweise ermittelt, wie oft eine Teilkomponente geschützte Bereiche schneidet.

Der entsprechende numerische Wert wurde dann anhand eines statistisch ermittelten Schlüssels in eine qualitative Bewertung »übersetzt«.

Teilt man zusammenhängende Komponenten dabei räumlich in kleine Einzelvorhaben auf, »verringert« sich dementsprechend die ausgewiesene Umweltbelastung - aber nur auf dem Papier.

Ein kleines Teilstück mag nur einmal ein geschütztes Gebiet schneiden, und nach diesem willkürlichen Bewertungsregime nur eine »geringe« Umweltschädlichkeit suggerieren. Die notwendige und sachgerechte Betrachtung der künstlich voneinander abgespaltenen Komponenten im größeren räumlichen Zusammenhang ergäbe allerdings mehrfache Zerschneidung und würde im Ergebnis zu einer ungünstigeren - und realistischeren - Bewertung der Umweltgefährdung führen.

Die Tauglichkeit der Methode, die hier prinzipiell in Frage gestellt wird, hängt nicht zuletzt also von der Auswahl und Größe der Bezugsgröße, also des Betrachtungsfensters, ab. Dieses Vorgehen erinnert an etablierte Methoden der psychologischen Kriegsführung des »new warfare«, die mit dieser Methode Spins zur Irreführung der Öffentlichkeit platzieren ²¹.

Auch der BVWP-E nutzt diese bekannten PR-Techniken zur Manipulation der Wahrnehmung. Das ist in einem Beteiligungsverfahren nicht akzeptabel.

Eine enge Wahl des Betrachtungsausschnittes ändert nichts an der realen Umweltschädigung.

Ein manipulativer Umweltbericht kann nicht Grundlage eines öffentlichen Beteiligungsprozesses im Rahmen einer SUP sein.

Insgesamt erhebt der BVWP-E den Anspruch einer Netzplanung.

Das bedeutet, dass für die Umweltrelevanz der Betrachtungsfokus der SUP nicht mittels Salamtaktik auf kleinteilige, z.B. willkürlich zugeschnittene Betrachtungsfenster gelegt werden kann, um dann unter Anwendung unschlüssiger numerischer Verfahren im künstlich betrachteten Abschnitt zu folgern, die Umweltwirkung sei »gering« oder »mittel«, weil im betrachteten Ausschnitt »nur« wenige Schutzflächen durchschnitten würden, während bei einem größeren Ausschnitt oder bei einer umfassenden Betrachtung dieselbe Methode ein ganz anderes Ergebnis liefern würde.

²¹ Vgl. dazu Conetta, Carl , DISAPPEARING THE DEAD. Iraq, Afghanistan, and the Idea of a "New Warfare", Project on Defense Alternatives Research Monograph #9, 2004.

Würde man den methodischen Maßstab also auf der Netzebene anlegen, ergibt sich aus diesem Betrachtungswinkel durch Addition der Werte, dass die Umweltschädigung des Plans insgesamt hoch ist.

Es zeigt sich, dass die gewählte Methode zur Beurteilung der Umweltwirkungen der Einzelkomponenten, die den Netzplan ausmachen, überhaupt nicht zielführend, nicht sachgerecht und gänzlich untauglich ist.

Dies führt zu einer förmlichen Verletzung der Vorgaben für die UVP/SUP.

6. Unzulässige Umgehung des Kulminierungsgebotes

Am Beispiel A553-G10-NW lässt sich gut zeigen, dass das Kulminierungsgebot des UVPGs missachtet wurde. Auf die Pflicht zur Kulminierung mit anderen Plänen und Vorhaben - auch externer Träger - wurde in den Handreichungen zum BVWP explizit hingewiesen²².

So werden die Anforderungen des UVPG bereits innerhalb des BVWPs selbst verletzt, denn A553-G10-NW ist offensichtlich mit A59-G80-NW kulminiert zu betrachten.

Es fehlen aber auch Hinweise zur Kulminierung mit anderen, mit der Planung in engem räumlichen bzw. inhaltlichen Zusammenhang stehenden Großprojekte wie:

- Planung der Autobahn Tank und Rast (T&R-) Anlage Liburer Heide. Hierzu besteht bereits seit 2015 eine formelle Vorplanung. Nach Auskunft des Regionalrates bearbeitete der Landesbetrieb Straßenbau NRW 2015 den Vorentwurf zum 6-streifigen Ausbau der A 59 zwischen der AS Flughafen und der T&R Liburer Heide (im BVWP als A59-G80-NW). Sowohl A59-G80-NW als auch die damit direkt zusammenhängende T&R Liburer Heide nehmen sehr große Flächen in Anspruch und haben vielfältige Wirkungen, sowohl für die hinsichtlich des BVWP-Es festgelegten Indikatoren, als auch für weitere Indikatoren, die die Umweltuntersuchung unzulässigerweise missachtet.

²² s. Integration einer Strategischen Umweltprüfung in die Bundesverkehrswegeplanung Endbericht, Juli 2010, S.46: »5.1.3 Einbeziehung anderer Pläne, Programme oder Projekte Bei der Ermittlung und Identifizierung der relevanten voraussichtlichen Umweltauswirkungen kann grundsätzlich auch die Notwendigkeit bestehen, Wirkungen weiterer Pläne, Programme oder Projekte mit zu betrachten, wenn diese aufgrund der gegebenen Ausgangslage relevante Wirkungsbeziehungen mit dem zu prüfenden Plan oder Programm begründen. Dies gilt z. B. für den Fall relevanter Wirkungsketten oder Überlagerungen mit kumulativen Wirkungen. Die Wirkungen der anderen Pläne, Programme oder Projekte bilden in diesem Zusammenhang eine ggf. beachtliche Vorbelastung und Ausgangslage, die im Rahmen der SUP des BVWP nach Maßgabe der geltenden rechtlichen Vorschriften und materiellen Grundsätze zu berücksichtigen ist. Dies gilt grundsätzlich für im Planungsraum bereits vorhandene Planungen oder Nutzungen bzw. solche, deren Planungsstadium so weit fortgeschritten ist, dass mit ihrer Verwirklichung zu rechnen ist.«

- geplanter Siedlungsgroßbau »Zündorf-Süd«, eines der größten Bauvorhaben in Europa (56-100ha, nebst neuer Verkehrs- und Versorgungsflächen). Der städtebauliche Planungswettbewerb läuft seit 2013.
- Daneben sind die neu verwirklichten und die noch geplanten großen Wohnneubauf Flächen in Wahn zu berücksichtigen.
- Die bereits beschlossene Erweiterung des Hafens der Evonik in Niederkassel
- Das laufende Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Flughafens Köln-Bonn
- Pläne zum Hafenausbau Köln-Godorf, die aufgrund eines planungsbezogenen Gerichtsurteils z.Zt. ruhen.

Auch hinsichtlich der Bewertung von Lärmwirkungen ist eine kulminierende Wirkung in Betracht zu ziehen, da in rechtlicher Betrachtung Lärmwirkungen unterschiedlicher Verursacher zu addieren sind. Das Planungsgebiet wird in dieser Hinsicht z.B. bereits durch den Flughafen Köln-Bonn beeinträchtigt.

Der Umweltbericht stellt die Lärmwirkung von A553-G10-NW unzutreffend dar. Hier kann nicht auf ein abstraktes Modell der Schallausbreitung zurückgegriffen werden. Eine Brücke, die auf Pfeilern erhöht über ein Retentionsbecken geführt wird und Schall in ein nur marginal strukturiertes Offenland aussendet, ist nicht mit gängigen Modellen vergleichbar. Über die nahezu gehölzlose Feldflur verbreitet sich der Schall auch angesichts der vorherrschenden Windverhältnisse laut und weit.

Analog dazu ist auch mit einer weiten Verwehung von Schadpartikeln - Abgasen und Abrieben - zu rechnen.

Die Wirkungen der obengenannten Großprojekte addieren sich und führen dazu, dass die Umwelt im Planungsgebiet nicht nur beeinträchtigt, sondern unwiederbringlich zerstört wird.

Z.Zt. dienen große Flächen im Eingriffsgebiet der Nahrungsmittelproduktion und sichern so das Überleben. Im Planungsgebiet werden derzeit über 60 Prozent der Flächen landwirtschaftlich genutzt. Hier findet 10 % der Agrarnutzung Kölns statt. Der Eingriff, der das Gebiet faktisch zerstören würde, ist - vor allem auch in der Zusammenschau mit weiteren Großbauprojekten, die alle in einem inhaltlichen Bezugsgeflecht zu den vorgeschlagenen Planungen des BVWP-Es liegen, überaus erheblich und verlangt nach einer eingehenden UVP. Dementsprechend wäre hier der Grad der SUP-Untersuchung angemessen anzupassen gewesen.

Zugleich ist Porz bereits im Bezugsfall der am meisten mit Verkehrsflächen belastete Stadtteil Kölns.

Die Böden im Planungsgebiet sind besonders wertvoll - für die Nahrungsproduktion, das Klima, die Trinkwassergewinnung und den Artenschutz.

Aus dem durch A553-G10-NW beeinträchtigten und im Regionalplan eingetragenen Wasserschutzgebiet werden hunderttausende Bürger und Bürgerinnen mit sauberem Trinkwasser versorgt. Mit dem Klimawandel verringert sich die Quantität (und Qualität) des verfügbaren Grundwassers immer mehr - auch durch Grundwasserneubildung hemmende Versiegelungsprojekte wie A553-G10-NW. Gem. Wasserhaushaltsgesetz ist eine Zustandsverschlechterung nicht erlaubt.

Der zu beachtende Gebietsentwicklungsplan führt dazu aus:

„Bereiche mit Grundwasser- und Gewässerschutzfunktionen (BGG)

Die zeichnerisch dargestellten BGG sind auf Dauer vor allen Nutzungen [sic!] zu bewahren, die zu Beeinträchtigungen oder Gefährdungen der Gewässer (Grundwasser und oberirdische Gewässer) und damit ihrer Nutzbarkeit für die öffentliche Wasserversorgung führen können. **Bei Nutzungskonflikten ist den Erfordernissen des Gewässerschutzes Vorrang einzuräumen.**«

Das Projekt würde aber zwangsläufig durch das Wasserschutzgebiet, sogar durch Zone II, geführt werden.

Dabei hat der BVWP-E einen Trassenverlauf gewählt, der sich am wenigsten über die Wasserschutzzone beläuft. Es sind jedoch Zweifel angebracht, ob dieser »günstigste« Verlauf machbar ist. Durch eine Streckenverlängerung in der Wasserschutzzone entstehen nicht zuletzt wesentlich höhere Baukosten.

Es steht zu befürchten, dass die Qualität des Trinkwassers unzulässig beeinträchtigt wird. Dies steht zunächst für die Bauphase zu erwarten, wenn Baumaschinen über den porösen Boden fahren und dabei wasserschädigende Stoffe emittieren. Dabei sind die Ausgasungen der chemischen Industrie im Umfeld (vor allem in Niederkassel und Godorf), die die Trinkwasserqualität bereits schädigen können, zu berücksichtigen und zu kulminieren.

Allein durch die Verschmutzung der Luft mit den benannten Schadstoffen, aber auch giftigen Abrieb von Reifen, Metallen und Schmierstoffen kommt es unweigerlich zur Beeinträchtigung des Bodens und folglich des Grundwassers, das sich durch Niederschläge auf dem betroffenen Gebiet bildet. Das Gebiet ist lt. DWD aufgrund seiner geografischen Lage in ganz besonderem Maß von Starkregen-Ereignissen betroffen. Allein von daher ist es mehr als fraglich, ob die gebotene Entsorgung der Abwässer gelingen kann, ohne die Trinkwasserqualität zu beeinträchtigen und ohne die Wasserrahmenrichtlinie mit Blick auf den Rhein zu verletzen.

In jedem Fall bestehen im Eingriffsbereich heute schon erhöhte Schadstoffwerte in der Luft. Deshalb wurde in der planungsverbindlichen Integrierten Raumanalyse (IRA) Porz-Süd die Planungsempfehlung erteilt, die Emission von Luftschadstoffen zu bremsen und

dazu den ÖPNV zu stärken²³ - und gerade nicht den MIV, wie es nun der BVWP-E und das Beispielprojekt vorsehen. Eine weitere Verschlechterung durch noch mehr Verkehrsemissionen im Planungsgebiet verbietet sich bei sachgerechter Betrachtung der örtlichen Gegebenheiten und Zusammenhänge.

Unzulässigerweise fokussiert die SUP des BVWP-Es allein auf oberirdische Gewässer. Im vorliegenden Beispielprojekt ist es aber so, dass mit dem Grundwasserstrom auch unterirdisches Fließgewässer betroffen ist. So führt der Rhein hier zu unterirdischen Strömungen im Untergrund, die ins Wasserschutzgebiet führen. Durch Mehrentnahme des Grundwassers über die Grundwasserneubildung im noch unversiegelten Eingriffsbereich hinaus haben sich Fließrichtung und -verhalten bereits in den 1970er Jahren verändert²⁴. Weitere Eingriffe gefährden die Versorgungssicherheit mit dem unentbehrlichen Lebensmittel Trinkwasser. Im Eingriffsaum steht das mit Abstand größte und bedeutendste Wasserwerk für den rechtsrheinischen Raum.

Auch diese unterirdischen Strömungen müssen bei einer Umweltbewertung des im BVWP-Es vorgeschriebenen Projektes beachtet werden, da es sich um wesentliche Fragen des Umweltschutzes und der Daseinsfürsorgepflicht handelt.

Es wurde auch nicht ausreichend berücksichtigt, dass A553-G10-NW im Hochwasserüberschwemmungsgebiet gebaut werden soll und das Retentionsbecken beeinträchtigt.

All diese wasserhaushaltsbezogenen Sachverhalte gewinnen besonders an Brisanz, wenn man die Begründung für das Projekt betrachtet. Hier heißt es, dass das Projekt den »Chemiegürtel um Köln aufgrund der besseren Vernetzung stärken« würde.

Tatsächlich ist das eingetragene Wasserschutzgebiet bereits heute durch Chemie- und Gefahrguttransporte erheblich belastet. Dies wird sich durch die Erweiterung des Evonik-Hafens noch verstärken.

Allerdings kann ein **strategisches Wasserschutzgebiet nicht der Gefahr von Chemie- und Gefahrguttransporten** ausgesetzt werden.

Schon von daher verbietet es sich, Anreize zum MIV-Gefahrgütertransport, der zwangsläufig durch das Wasserschutzgebiet erfolgt, zu schaffen. Es ist unrealistisch, dass ein effektives Kontrollregime errichtet wird: Dies funktioniert bereits schon heute nicht.

Es es ist überhaupt nicht nachvollziehbar, warum der Verkehrswegebau unter diesen Umständen - und gerade mit dieser Begründung - gerechtfertigt werden soll.

²³ Integrierte Raumanalyse Porz-Süd, Stadtplanungsamt Köln, 2000.

²⁴ Finke, Lothar, Rechtsrheinische Niederterrasse im Bereich Siegmündung-Porz-landschaftsökologische Grundlagen, in: Beiträge zur Landschaftsplanung Nr. 3 1973.

Vielmehr ist zu konstatieren, dass auch die zweite Begründung im Kontext der Förderung der Chemieindustrie in einem der am dichtesten besiedelten und für die Grundwassergewinnung strategischen Bereich steht. So heißt es, der Flughafen werde so besser angebunden.

Dieses Argument steht in direktem Widerspruch zur Einlassung des Methodenhandbuches, wo auf S. 298 fehlerfrei und beispielhaft festgestellt ist, dass der Köln Bonner Flughafen bereits über eine »sehr gute Anbindung« verfügt - und das Projekt damit gänzlich unnötig ist.

Vielmehr ist es so, dass die privatwirtschaftliche Flughafengesellschaft im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zu einem weiteren Planfeststellungsverfahren zugegeben hat, dass sie ihre Geschäfte auch hinsichtlich eines Straße-Straße Güterumschlags ausbauen will - was mit Flugverkehren nichts zu tun hat.

Dies sind keine öffentlichen Belange. Eine Bundesverkehrsstraßenplanung darf aber nicht einzelne Bewerber am Markt vor anderen bevorzugen.

Es ist lokal bekannt, dass Flughafen-, Häfen- und Chemielobby treibende Kräfte hinter einer neuen Rheinquerung sind, die nur der Erfüllung ihrer partikularen Interessen dient und unverhältnismäßig teuer und überflüssig ist. Das bereits zitierte Methodenhandbuch führt auf S. 290ff aus, dass die Anbindung von Köln »sehr gut « ist. Damit lassen sich die Planer des BVWP-Es dahingehend ein, dass A553-G10-NW nicht notwendig ist. Das ist auch zutreffend.

Der BVWP-E verfolgt nach eigenem Anspruch eine Netzplanung.

Das Netz besteht aus Teilkomponenten. Um nun zu ermitteln, inwieweit ein Einzelprojekt tatsächlich netzrelevant ist, bietet es sich als Probe geradezu an, das Einzelprojekt modellhaft zu entfernen und dann zu beurteilen, ob das Weglassen Auswirkungen auf der Netzebene entfaltet. Die Wegfallprobe ergibt: Die Streichung von A553-G10-NW und A59-G80-NW bleiben ohne Wirkung für das Netz. Es handelt sich demnach um nicht notwendige Planungsvorhaben. Entsprechend hat der Verkehrsausschuss der Stadt Köln das Vorhaben bei der Aufstellung der Maßnahmen für den BVWP-E am 04.12.2012 abschlägig beschieden.

Damit stellt sich die Frage der Umweltverträglichkeitsprüfung erst gar nicht: Das Projekt darf allein schon aus haushaltsrechtlichen Gründen gar nicht geplant, geschweige denn durchgeführt werden.

Das Bundesministerium muss dem Projekt daher umgehend den WE- Status entziehen und es aus dem BVWP-E ausgliedern.

Tatsächlich führt A553-G10-NW nicht zu einer Verbesserung der rechtsrheinischen Verkehrssituation.

Durch eine Rheinquerung werden nur zusätzliche Verkehre durch Nadelöhre wie Köln-Zündorf geschleift, wo schon heute der Verkehr stillsteht und wo es keine sinnvollen Ausweichmöglichkeiten gibt.

Die Bewohner würden so nur noch mit mehr Verkehr und schädlichen Auswirkungen belastet.

7. Verletzung von Schutzgebieten und -funktionen

Im BVWP 2003 waren Kosten für Eingriffe in Natur und Landschaft wenigstens prozentual in den Baukosten berücksichtigt.

Aus den Unterlagen geht nicht hervor, dass sie dieses Mal überhaupt einkalkuliert wurden. In jedem Fall ist zu fordern, dass die Kosten projektkonkret eingepreist werden, denn sie haben erhebliche Auswirkung auf die sog »Nutzen-Kosten-Analyse«, die zur Tauglichkeitsbewertung der Projektkomponenten herangezogen wird.

Dabei ist zu bedenken, dass die Eingriffe erheblich sind. So wird im Beispielprojekt ein FFH-Gebiet mit zwei Naturschutzgebieten ebenso zerschnitten wie ein nationaler Lebensraumkorridor für Feuchtlebensräume und BfN-Kernräume. Die Planung zerschneidet außerdem die Kölner Biotopverbundfläche und vernichtet Ackerflächen und ein bedeutsames Kälteentstehungsgebiet. FFH-Fischschutzzonen werden geschädigt, das Naturschutzgebiet im Langelger Bogen zerschnitten.

Ein Wasserschutzgebiet wird negativ beeinträchtigt, sogar die Wasserschutzzone II. Ein Landschaftsschutzgebiet wird zerschnitten, welches durch Ausgleichsmaßnahmen aufgewertet wurde. Lebensräume von Rote-Liste-Arten werden zerstört. Ein Überschwemmungs- und Retentionsraum wird langstreckig negativ beeinträchtigt. Wertvolle Böden mit polyvalenter Bodenfunktion werden versiegelt.

Die „Lülsdorfer Wiesen und Weisser Rheinbogen“ (K_RR-144) sind Gebiete zum Schutz der Natur (GSN), der „Langelger Auwald“ (BSN-2226) ist ein noch unzerschnittener Bereich für den Schutz der Natur (BSN) und im Regionalplan ausgewiesen. Die geschützten „Lülsdorfer Weiden“ (SU-1) sind Bestandteil des Regionalplans für Bonn, wobei die zusammenhängenden Biotopverbundflächen „Langelger Auwald und Weisser Rheinbogen“ (VB-K-5107-110) und „Lülsdorfer Weiden“ (VB-K-5107-012) mit herausragender Bedeutung klassifiziert werden.

Die Naturschutzgebiete „Langelger Auwald rechtsrheinisch“ (K-018) und „Lülsdorfer Weiden“ (SU-020) und das FFH-Gebiet „Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef“ (DE-4405-301) würden durch die erstmalige Zerschneidung und damit depreiiert.

„Kiesgruben westlich von Troisdorf“ (VB-K-5108-011) und das Naturschutzgebiet „Weilerhofer See“ (SU-022) sowie die anschließenden Biotopbereiche würden entwertet. In diesem Umfeld befinden sich noch gesetzlich geschützte Biotope, in denen zahlreiche strenggeschützte Arten (Flora und Fauna) und Rote-Liste-Arten nachgewiesen sind.

Der Landschaftsplan Niederkassel weist im Planungsgebiet weiträumige Kompensationsflächen aus, deren Bestand gefährdet ist, und die wiederum - kostenintensiv - kompensiert werden müssten. Dabei ist auch der mit dem Zeitverlauf gestiegene ökologische Wert solcher Bereiche einkalkulieren.

Konkret wird der Schutz von Kiebitz, Rebhuhn, Feldlerche und vielen weiteren Rote-Liste-Arten gefährdet.

Daher ist es nicht nachvollziehbar, warum der BVWP-Entwurf im Ergebnis eine nur mittlere Umweltbelastung festgestellt. Tatsächlich besteht eine sehr hohe Belastung.

Dabei sind auch die Umweltbeeinträchtigungen des Teilprojektes A559-G10-NW innerhalb des BVWP-Es zu kulminieren.

Betroffen ist hier der „Kiesgrubensee Gremberghoven“, der zugleich als herausragend bedeutsame Biotopverbundfläche und als Naturschutzgebiet und gesetzlich geschütztes Biotop ausgewiesen ist (VB-K-5008-107) und einen bedeutenden Lebensraum für bedrohte für Wasservögel und Uferschwalben sowie Amphibien- und Libellenarten darstellt. Der See ginge durch den Ausbau vermutlich verloren. Das Eingriffsgebiet liegt hier außerdem in der Schutzzone III des festgesetzten Trinkwasserschutzgebietes Westhoven.

Beide Teilprojekte gefährden die für Köln entscheidendsten Kälteentstehungs-, Kälte- und Frischluftventilationsbahnen, die angesichts der Kessellage Kölns und des fortschreitenden Klimawandels von großer Bedeutung sind. Die Bauvorhaben können Siebengebirgs- und Rheintalwind blockieren und verwirbeln, in jedem Fall findet ein Schadstoffeintrag in die am dichtesten besiedelten Stadtbereiche statt²⁵. Die Berücksichtigung dieser Phänomene ist schon seit den 1970er Jahren Planungsstandard. So sollten bereits damals mit Blick auf die Luftströmung keine emissionsbehafteten Anlagen im Planungsgebiet errichtet werden. Kälteentstehung und -verfrachtung und Frischbelüftung von Köln hängen entscheidend von der Erhaltung des Bezugsfalls ab. Die menschliche Gesundheit ist bedroht. Gleiches gilt für die Fauna.

Insgesamt ist eine sehr hohe Umweltbetroffenheit festzustellen.

²⁵ Vgl. Dreyhaupt, Die Bedeutung des Immissionsschutzes für die Landesplanung im Rheinland, Düsseldorf, 1972

8. Fehlende Alternativenprüfungen

Für A553-G10-NW und A59-G80-NW fehlt es - wie bei vielen anderen Projekten des BVWP-E an der aus Sicht der SUP/UVPG unverzichtbaren Alternativenprüfung²⁶.

Die Aussage, es gäbe »räumlich kaum eine Alternative«²⁷ erfüllt im gewählten Beispielfall offensichtlich nicht das Gebot der Alternativenprüfung.

Im übrigen bestehen tatsächlich Alternativen - wie die Ertüchtigung des bestehenden Straßennetzes und die Wiedererrichtung einer alten (Klein-)Bahnstrecke auf kurzem Weg zwischen Köln und Bonn.

Völlig unnachvollziehbar ist die Feststellung, dass die Betroffenheit der Wasserschutzzone II des Wasserschutzgebietes Zündorf nicht vermieden werden könne und »somit alternativlos« sei²⁸. Diese Ausführungen haben nichts mit den durch UVP/SUP vorgeschriebenen und sonstigen gültigen Normen zu tun und sind sachfremd.

Der Versuch einer SUP ist insoweit in diesem Fall als gescheitert zu betrachten. Der verbindlichen und unverzichtbaren Pflicht zur Alternativenprüfung wurde nicht entsprochen.

Das Wasserschutzgebiet, das Landschaftsschutzgebiet, die Lebensräume, die geschützten Arten und Tiere, die auf die menschliche Gesundheit bezogenen Schutzgüter, die Schutzgüter Boden, Wasser, Luft und Klima usw. sind angemessen zu bewerten und die Alternativenprüfung allein schon aus sachlicher Sicht unabdingbar.

Gelegentliche Staus auf der A59 werden durch Berufsverkehr verursacht, und zwar deshalb, weil es rechtsrheinisch an praktikablen Infrastrukturen des ÖPNV mangelt.

Für die Strecke Köln-Bonn, die der MIV in 20 Minuten bewältigen kann, benötigt der Benutzer des ÖPNV eine Stunde und mehr.

Daher fordert die ansässige Bevölkerung seit Jahrzehnten, den sog.

»Rhabarberschlitten« wieder aufleben zu lassen. Bis zum Zweiten Weltkrieg pendelte hier eine Kleinbahn auf kurzer Streckenführung zwischen Köln und Bonn.

Diese Kleinbahn könnte heute als Personen und Güterverkehrsstrecke wiederbelebt werden. Die Trasse wird im Rhein-Sieg-Kreis von Bebauung freigehalten und teilweise besteht sogar noch ein funktionstüchtiges Gleisnetz.

²⁶ Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG); 19b Strategische Umweltprüfung bei Verkehrswegeplanungen auf Bundesebene»(2) Bei der Verkehrswegeplanung auf Bundesebene nach Nummer 1.1 der Anlage 3 werden bei der Erstellung des Umweltberichts in Betracht kommende vernünftige Alternativen, die die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen, insbesondere alternative Verkehrsnetze und alternative Verkehrsträger ermittelt, beschrieben und bewertet.«

²⁷ S. »1.4 Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung«

²⁸ ebenda

Der Planfall von A553-G10-NW würde eine schienengebundene Lösung schon allein durch die Trassenführung unmöglich machen.

Wir fordern, dass diese Alternative im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2015 geprüft wird.

Lokal werden im Zusammenhang mit einer Rheinquerung auch Optionen wie Untertunnelung des Rheins, Fährverbindungen oder eine Seilbahn diskutiert. Zu all diesen möglichen Alternativen findet sich im BVWP-E kein Wort. Auch solche Alternativen müssen geprüft und der Öffentlichkeitsbeteiligung zugänglich gemacht werden.

Die MI-Verkehre auf Bundesfernstraßen im Planungsgebiet haben in den letzten Jahren nicht zu, sondern vielmehr abgenommen. Schon von daher ist ein Nutzen des teuren und umweltschädigenden Projektes nicht ersichtlich. Sollte das Bundesverkehrsministerium eine - von ihm nur angenommene - steigende Verkehrsbelastung faktisch untermauern können, dann wäre die Ertüchtigung bestehender Verkehrsinfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr alternativ zu bedenken²⁹. Die Untersuchung einer schienengebundenen Verbindung mit attraktiver Streckenführung, die den weiten Bogen nach Siegburg und damit Zeitverluste vermeidet, sollte nunmehr durchgeführt werden.

Das Projekt A553-G10-NW muss gestrichen und A59-G80-NW wenigstens herabgestuft werden.

Die fehlende Alternativenprüfung macht die SUP-Durchführung unzulässig.

Eine sinnvolle Planung kann erst erfolgen, wenn eine Verkehrsuntersuchung für den Raum Köln-Bonn durchgeführt wird - so wie es die Öffentlichkeit seit langem fordert.

Sehr verwundert kann man nur sein, wenn man sieht, dass die angedachte Rheinquerung keinen schienengebundenen Verkehr aufnehmen soll. Das steht im offenen Widerspruch mit dem erklärten Ziel, allein schon aus Gründen des Klimaschutzes die Strukturen des öffentlichen Verkehrs zu verbessern.

Hier zeigt sich, dass offenbar die Lobby von Logistik- und Chemieunternehmen treibende Kraft hinter dem Projektvorschlag war - und nicht etwa das Allgemeinwohl.

Die BVWP-E sieht bei diesem Projekt nur die Förderung des MIVs vor. Der BVWP-E trägt mit seiner Planung sogar dazu bei, dass öffentliche Verkehrsträger im Vergleich zum klimaschädlichen MIV noch unattraktiver werden - und konterkariert so wichtige Leitlinien deutscher Politik und internationaler Klimaschutzverpflichtungen.

²⁹ konkret Teilstück A4 zwischen den AK-Kreuz Köln-Süd und Heumar; A 565, A 59 und A 560 und möglicherweise B 56 (Sankt Augustin-Menden und Lohmar) mit Optimierung der Knotenpunkte und der Verkehrsabflüsse

Dies legt den Verdacht nahe, dass der BVWP-E von Lobbyisten der Automobilindustrie beeinflusst wurde. Eine demokratische Regierung hat sich aber am Prinzip der Nachhaltigkeit und dem Allgemeinwohl auszurichten.

9. Kein sachgerechtes Planen ohne belastbare Planungsgrundlagen

Die Kriterien zur Umweltverträglichkeitsprüfung wurden teilweise willkürlich und nicht mit der gebotenen Sorgfalt auf dem Stand des Wissens und der rechtlichen Rahmenbedingungen bestimmt.

Die Bearbeitung der Kriterien erfolgte teilweise nicht sachgerecht; bereits die Datenbasis ist teilweise nicht nachvollziehbar und gründet sich nicht immer auf intersubjektiv überprüfbare Tatsachen.

Im Einzelnen bleibt oft unklar, ob oder wie umweltbezogene Fragen mit anderen, häufig partikularen Einzelinteressen einzelner Wirtschaftsakteure im Sinn eines sachgerechten Prozesses auf der Grundlage des gültigen Rechts nachvollziehbar abgewogen wurden oder werden sollen.

Ergebnis:

Der Beteiligungsprozess erfüllt nicht die Kriterien einer ernsthaften Beteiligung. Es entsteht der Eindruck, dass allein der formalen gesetzlichen Pflicht Genüge getan werden soll. Das Ziel, dass jeder Interessierte und/oder Betroffene in die Lage versetzt wird, sich zum BVWP-E und den Einzelprojekten zu äußern, wird verfehlt. Dabei werden gültige Normen, etwa der Inklusion, verletzt. Personen - darunter auch der älteren Generation Zugehörige - die kein Internet nutzen, werden de facto von der Meinungsbildung ausgeschlossen.

Die Zielvorgaben der verpflichtenden SUP werden bereits in der ersten Phase verfehlt.

Die Auswahl der Indikatoren, Kriterien und Methoden sowie deren Anwendung sind nicht sachgerecht und lückenhaft. Wichtige Umweltparameter werden nicht untersucht, selbst wenn sie Verfassungsrang genießen und Staatsziel der Bundesrepublik Deutschland sind. Die föderale Struktur des Rechtsstaates wird missachtet. EU-Normen werden verletzt. Dabei weisen die begleitenden Papiere teilweise auf die Mindestanforderungen, die an eine gültige SUP anzulegen wären, ausdrücklich hin.

Es drängt sich der Eindruck auf, dass Einstufungen im Interesse partikularer Wirtschaftsunternehmen bzw. -branchen zustande gekommen sind. Einzelne Unternehmen oder Branchen dürfen jedoch nicht wettbewerbsverzerrend durch die öffentliche Hand quasi verdeckt subventioniert werden. Die Planungen gehen zulasten eines für das Überleben unentbehrlichen Wirtschaftssektors: Der Landwirtschaft. Dabei besteht an der Landwirtschaft ein höheres allgemeines Interesse als bei den offenbar begünstigten Wirtschaftsakteuren.

Möglichkeiten des technischen Fortschritts - der Gütertransport durch Drohnen oder innovative Konzepte wie die Güterstraßenbahn, die Vernetzung des bundesweiten Verkehrs durch Schnittstellenverbesserung zu öffentlichen Verkehrsträgern oder dem Fahrradverkehr, Veränderungen des Handels und der Logistik durch 3D- Druck - all dies sucht man vergebens.

Der BVWP-E projiziert die Welt der 70iger Jahre des letzten Jahrhunderts auf die Zukunft.

Dabei ist längst absehbar, dass die Bedeutung des Autoverkehrs abnehmen wird.

Unbeachtet ist auch die Entwicklung hin zu autonomen Fahrzeugen, die optimiert geroutet werden können, und emissionsärmerer Elektromobilität geblieben.

Das Schönrechnen der angeblich gesparten CO₂ und anderer Schadstoffe als wirtschaftlicher Nutzen ist vor diesem Hintergrund inhaltsleer.

Technologische Entwicklungen müssen auf ihren Nutzen hinsichtlich der Umweltwirkungen geprüft werden.

Der BVWP weist erhebliche Lücken bei der verpflichtenden Alternativenprüfung auf.

Die vorgelegten Unterlagen sind nicht reif für die Öffentlichkeitsbeteiligung.

Es bestehen Zweifel, ob die SUP im verfassungsgemäßen Rahmen bleibt. EU-Normen werden verletzt.

Es bleibt festzuhalten, dass die definierten Umweltziele des BVWP-E verfehlt werden - das gilt für den Landschaftschutz genauso wie für die Verringerung des Flächenverbrauchs, die Klimaziele, die menschlichen Schutzgüter, die Lärmvermeidung usw.

Konkret sollte das Projekt A59-G80-NW herabgestuft werden. Es ist verzichtbar.

A553-G10-NW /Rheinquerung sollte aus dem BVWP-E gestrichen werden. Dabei sind die schweren, unumkehrbaren Umweltschäden zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind die Kosten hoch, der Nutzen aber sehr gering.

Beide Projekte sind nicht bauwürdig.

Sollte wider Erwarten eine Höherstufung erfolgen, so ist erneut eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen.

Empfehlungen:

Positive Verkehrswirkungen können stattdessen durch Ertüchtigung der bereits vorhandenen Straßen erreicht werden. Vor allem Investitionen in den schienengebundenen öffentlichen Verkehr, z.B. das Wiederaufleben des erfolgreichen »Rhabarberschlittens«, können die verkehrliche Verbindung der Metropolregionen Köln und Bonn nachhaltig unterstützen.

Angesichts der Vielzahl schwerer Mängel in der Analyse umweltbezogener Problemstellungen stellt sich die Frage, ob es eine gute Regierungsführung auszeichnet, den BVWP-E in der alleinigen Ressortverantwortlichkeit des Bundesverkehrsministeriums zu belassen.

Hinsichtlich der Umweltfragen dürfte das Bundesumweltministerium über das nötige Know-how verfügen.

Künftig sollte die SUP in die Hände des Bundesumweltministeriums gelegt werden.

Für eine Vereinfachung des Planungsprozesses bei einer künftigen BVWP-Aufstellung wäre empfehlenswert, dass die anmeldenden Länder ihre Vorstellungen anhand von integrierten interkommunalen Raumanalysen belegen müssen, die sowohl die Umweltkomponenten als auch die Verkehrsströme zutreffend und gestützt auf wissenschaftliche Untersuchungen belegen.

Diese Raumanalysen sollten unter aktiver Einbeziehung der Zivilgesellschaft erstellt werden. So lassen sich Zielkonflikte schon in einem frühen Stadium identifizieren und politische Auseinandersetzungen vermeiden.

Dann steht zu hoffen, dass sinnvolle Projekte angemeldet werden und dem beteiligten Bundesministerium wird eine SUP auf der gebotenen Faktengrundlage ermöglicht.

Das kann zu qualitativ belastbaren Ergebnissen führen und ist für alle Beteiligten ressourcensparender, da es aufwändige Klageverfahren vermeiden kann.

Den Verkehrsplanern bleibt dann mehr Energie für qualitativ hochwertige Planungen und uns Naturschützern mehr Zeit für die aktive Naturschutzpflege vor Ort. Sie ist dringender denn je.

Mit freundlichen Grüßen

Sabine Hammer

