

A 46: BUND-Kurzstellungnahme zur Verkehrsprognose von SSP Consult

von Dr. Werner Reh, 21. Januar 2021

Der BUND kritisiert das intransparente Vorgehen von Auftraggeber Straßen.NRW und SSP Consult, Ergebnisse zu veröffentlichen, ohne das gesamte Gutachten zur Verfügung zu stellen. Grundlage dieser Stellungnahme ist die Powerpoint-Präsentation im „Dialog-Forum“ vom 3. Dezember 2020. Sie zeigt den viel zu engen und nicht mehr zeitgemäßen Auftrag: Klima- und Naturschutz sowie moderne Mobilitätskonzepte spielen keine Rolle. Auch werden die Baukosten für die Steuerzahler*innen ignoriert.

Die verkehrspolitische Logik stammt aus dem letzten Jahrhundert: Straßen bauen, um mehr Verkehr zu erzeugen, den es ohne diese Straße nicht gäbe („Neuverkehr“ oder „induzierter Verkehr“). Und wegen dieses Mehrverkehrs kann man auch in Zukunft weiteren Straßenbau fordern.

Die A 46 muss bei der Bedarfsplanüberprüfung 2022/23 aus dem Bedarfsplan gestrichen werden. Dann muss eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchgeführt werden, mit der die Projekte mit „hoher Umweltbetroffenheit“ wie die A 46/B 7 daraufhin überprüft werden, ob es umweltverträgliche Alternativen gibt. Dazu gehören kleinere Ausbaulösungen, die Stärkung der Bahn, des öffentlichen Nahverkehrs sowie des Fahrradverkehrs, aber auch neue Mobilitätsdienstleistungen. Auch die Verkehrsvermeidung z.B. durch mehr Homeoffice muss berücksichtigt werden. Wir sind mitten in einer Mobilitätsrevolution, die die Straßenbau-Eiferer nicht wahrhaben wollen.

Zurück zum aktuellen SSP-Gutachten: Wie so oft bestimmt der Auftrag das Ergebnis. Ziel ist es, die regionale Netzvariante des BUND schlecht zu rechnen. Methodisch werden zentrale wissenschaftliche Standards verletzt: die Annahmen der Prognose sind nicht nachvollziehbar, sie orientieren sich nicht an der BVWP-Prognose. Eine neue wird gerade erstellt, weil sich die Rahmenbedingungen geändert haben (z.B. durch den CO₂-Preis und die Notwendigkeit die Klimaziele 2030 im Verkehr – minus 42 Prozent CO₂ – einzuhalten). Die bisherigen Straßenprojekte des Bedarfsplans und die A 46/B 7 erhöhen den CO₂-Ausstoß. Die SSP-Prognose ist eine rückwärtsgewandte „Prognose“, die einfach die Trends der Vergangenheit in die Zukunft fortschreibt.

Die BUND-Alternative der regionalen Netzlösung wird unvollständig wiedergegeben. So werden innerörtliche verkehrsplanerische Maßnahmen nicht eingerechnet, die auch Teil der Netzlösung sind.

Hauptziel der A 46/B 7-Planung und des „Old-School“-Gutachtens ist es, das Verkehrsaufkommen in der Region zu steigern und Neuverkehr zu erzeugen. Verkehr wird in die Region gezogen, den es ohne den Neubau nicht gäbe. In Iserlohn sind die Wirkungen zu sehen mit täglich 43.500 Kfz/Tag. Im

nördlichen Hemer würden sich die Kfz von 17.600 auf 33.000 Kfz fast verdoppeln. Schwer zu glauben, dass sich das Verkehrsaufkommen dann ab Menden nach Osten wieder halbieren soll.

Absurd ist der Vergleich mit Hilfe von in Geld bewerteten Fahrzeitgewinnen. 13 Euro werden für die private Pkw-Stunde als Nutzen veranschlagt. Das steckt hinter dem „Nutzen“ von 36 Millionen Euro für die BVWP-Variante gegenüber nur 5,5 Millionen Euro für die BUND-Netzlösung. Neuverkehr, der dann aber schneller fahren kann und die eingesparte Zeit angeblich produktiv einsetzt, soll „gesellschaftlicher Nutzen“ sein. Faktisch führen neue Straßen und höhere Geschwindigkeiten dazu, dass häufiger mit dem Auto und längere Wege gefahren werden und mehr Autoverkehr entsteht. Die Gutachter vergessen zudem: Wenn ich Nutzen rechne, wie in Nutzen-Kosten-Analysen ja üblich, muss ich ihn durch die Projektkosten teilen. Und die BUND-Lösung hat um den Faktor 10 niedrigere Baukosten. Auch deshalb wurde die BUND-Netzlösung in der Überprüfung beim Bundesverkehrswegeplan 2030 viel besser bewertet als die Neubauvariante.

Der BVWP 2030 bewertete übrigens den CO₂-Mehrausstoß der A 46/B 7 mit minus 31,3 Mio. Euro.

Die Netzlösung ist aus Sicht des BUND nur eine mögliche Alternative. Sie soll eine Diskussionsgrundlage für die Entwicklung von Alternativen sein und beansprucht nicht, Probleme im Detail zu lösen. Sie zeigt auf, wie bedarfsgerechte und umweltverträgliche Alternativen aussehen können.