



Schlussfolgerungen Kurzugutachten „Klimaschutzbeiträge Bundesfernstraßen in Bayern“

Die offiziellen Bilanzen von Fernstraßen unterschätzen gravierend deren negative Auswirkungen auf das Klima! BN fordert ein Moratorium für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen in Bayern.

Bei der Planung von Fernstraßen, Bundesautobahnen und Bundesstraßen müssen die verursachten und zu erwartenden Treibhausgas-Emissionen einbezogen werden. Nach jahrzehntelanger Vernachlässigung müssen sie seit 2017 in so genannten **Lebenszyklusemissionen** im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) umfassend ermittelt werden.

Die Lebenszyklusemissionen umfassen:

- 1.) Die **betriebsbedingten Emissionen** durch den Ausstoß der Fahrzeuge
- 2.) Die **baubedingten Emissionen**, also der CO₂-Fußabdruck für die verwendeten Materialien wie Stahl, Zement, Beton, Asphalt etc.
- 3.) Die **anlagebedingten Emissionen**, also Eingriffe in natürliche Kohlenstoffsinken wie Moore, Wälder, Grünland und Ackerfläche

Dabei ist zu beachten: Dem Klimaschutz kommt in der Güterabwägung eigentlich ein hohes Gewicht zu, er kann den Bedarf von Straßenprojekten in Frage stellen. Laut Bundesklimaschutzgesetz müssen die Klimaziele bei Planungen des Bundes also berücksichtigt werden. **Die Lebenszyklusemissionen sind aber deutlich zu niedrig angesetzt.**

Das zeigt das vorliegende Gutachten, welches vom BUND Naturschutz in Bayern zusammen mit dem Bundesverband BUND beim Verkehrsplanungsbüro RegioConsult in Auftrag gegeben wurde. Es überprüft die Plausibilität der Lebenszyklusemissionen der Projektdossiers des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 (vgl. www.bvwp-projekte.de) am Beispiel von vier Straßenprojekten in Bayern. Die vier überprüften Straßenbauprojekte sind:

- B 26n bei Würzburg
- B 13 Ortsumfahrung Merkendorf
- B 16 OU Ichenhausen/Kötz
- B 12 Kempten-Buchloe

Diese Fehler bezüglich der Lebenszyklusemissionen zeigt das Gutachten auf:

1) **Falsche Berechnungen der betriebsbedingten Emissionen**

Obwohl teilweise mehr Verkehr durch die Straßenbauprojekte prognostiziert wird, werden im BVWP verminderte CO₂-Emissionen angegeben. Diese Berechnungen sind absolut nicht nachvollziehbar, das verwendete Verkehrsmodell nicht plausibel. So gibt der BVWP beispielsweise bei der B16 trotz deutlicher Verkehrssteigerungen eine massive Abnahme des betriebsbedingten CO₂-Ausstoßes an.

2) **Baubedingte Emissionen zu niedrig angesetzt**

Anstatt projektbezogenen Berechnungen vorzunehmen, werden pauschale Berechnungsansätze genutzt, welche nicht die reale Planung der Straße widerspiegeln. Die reale Planung ist im Regelfall deutlich aufwendiger und materialintensiver als in den Abschätzungen angenommen. Die Überprüfung am Beispiel B26n, Westumfahrung Würzburg zeigt, dass Brücken und dreistreifiger Bauabschnitt nicht eingerechnet wurden und die Emissionen um 56 Prozent höher sind als angegeben. Ähnliche Versäumnisse konnte man auch an anderen Beispielen feststellen. Zudem werden die CO₂-Emissionen der eingesetzten Materialien systematisch unterschätzt. In der offiziellen Ökobau-Datenbank des Bundesbauministeriums (www.oekobaudat.de) werden die CO₂-Emissionen der einzelnen Baumaterialien deutlich höher angegeben als im BVWP.

3) **Anlagenbedingte Emissionen werden nicht berücksichtigt**

In den BVWP-Lebenszyklusemissionen werden nur extrem unzureichende anlagebedingten Klimagasemissionen angegeben. Die enorm wichtigen Moore und auch die Wälder fallen komplett unter den Tisch. Der Verlust von Kohlenstoffspeichern und -senken macht aber einen relevanten Anteil an den gesamten Klimagasemissionen aus, wie eine Beispielrechnung anhand der B26n zeigt. Ausgleichsversuche mittels z.B. Ersatzpflanzungen für Wälder haben wegen der langen Wirkungszeiträume nur einen eingeschränkten Klimanutzen. Bei Wäldern dauert es Jahrzehnte, bei Moorböden Jahrhunderte bis Jahrtausende, bis entsprechende Kohlenstoffbindung aufgebaut ist.

Neben den zu niedrig angesetzten Lebenszyklusemissionen sind zudem die **Nutzen-Kosten-Werte** im BVWP fehlerhaft. Diese sind irreführend und entsprechen nicht dem heutigen Bewertungsstand. **Die Klimakosten werden massiv unterbewertet.**

1) **Kosten der Lebenszyklusemissionen werden nicht vollständig berücksichtigt!**

Für die Berechnung der Nutzen-Kosten-Werte wurden z.T. nur die betriebsbedingten CO₂-Emissionen herangezogen und nicht die übrigen Lebenszyklusemissionen. Die CO₂-Emissionen des Betriebs machen bei den Projekten des vordringlichen Bedarfs aber nur etwa ein Drittel der ohnehin zu niedrig berechneten Lebenszyklusemissionen aus. Angenommen wird also die Umsetzung des Fernstraßen-Bedarfsplans ohne den Bau und Unterhalt der Infrastruktur, Waldrodungen und Bodenzerstörungen, Straßenbetrieb ohne Asphalttschneisen, u.v.m.

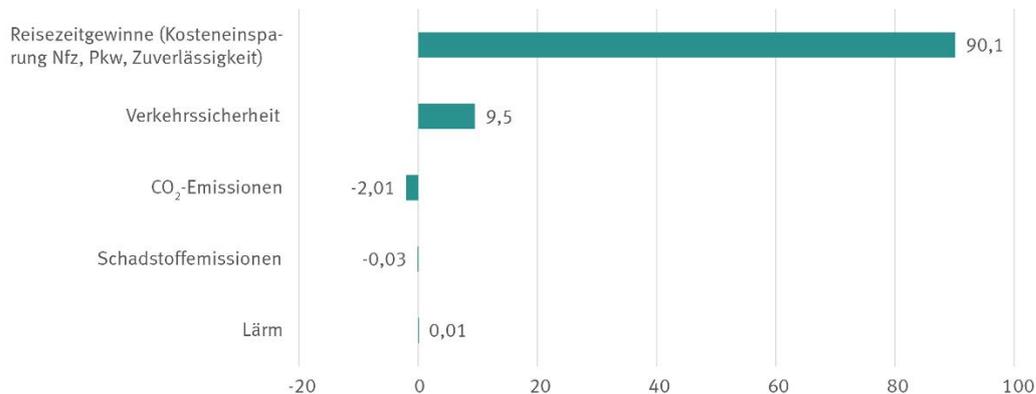
2) **Zu niedrige CO₂-Klimakosten**

Für die Berechnung der Nutzen-Kosten-Werte wurden deutlich zu niedrige CO₂-Klimakosten angesetzt. Im BVWP wurden die Schadkosten mit 145 €/t CO₂-Äquivalent angesetzt. Nach aktueller Rechtsprechung liegen die Kosten aber bei 700 €/t CO₂-Äquivalent (aktueller Kostensatz nach Umweltbundesamt).

Diese Fehlberechnungen beeinflussen den Kosten-Nutzen-Faktor, der bei jedem Straßenbauprojekt errechnet wird und letztlich über die Umsetzung entscheidet. Durch die vermeintlich niedrigeren

Klimakosten verschiebt sich der Faktor also zu Gunsten des Nutzens, Straßenbauprojekte können dann leichter genehmigt werden.

BEITRAG EINZELNER ASPEKTE ZUM NUTZEN IN DER NUTZEN-KOSTEN-ANALYSE DER STRAßENBAUPROJEKTE DES BVWP 2030 IN PROZENT



Quelle: Berechnungen des BUND

Fazit:

Die Berechnungen sämtlicher CO₂-Emissionen, die mit dem Straßenbau einhergehen sind im BVWP schöngerechnet, sie liegen in Wirklichkeit deutlich höher. D.h. die ohnehin schon sehr schlechte Bilanz im Verkehrssektor ist in Wirklichkeit noch mal um ein Vielfaches schlechter. Das Ziel -48% CO₂ bis 2030 ist mit den (fehlerhaften) Berechnungen kaum zu erreichen, legt man den wahren CO₂-Ausstoß zu Grunde, rückt das Ziel in unerreichbare Ferne.

Daraus ergibt sich:

- 1.) Bei der Überprüfung des Bedarfsplans müssen diese Defizite und Fehler beseitigt und umfassende, korrekte Klimabilanzen für die Fernstraßenprojekte des Bedarfsplans vorgelegt werden. Bis dahin muss ein Straßenbaumoratorium in Kraft treten, das die Planung aller Treibhausgas erhöhenden Projekte stoppt. Die Investitionen des BVWP müssen auf den Erhalt der Brücken und umweltfreundliche Schienenprojekte konzentriert werden.
- 2.) In Planfeststellungsverfahren müssen im Rahmen der UVP umfassende projektorientierte Klimabilanzen und Klimaverträglichkeitsprüfungen erarbeitet werden, die sich am konkreten Bauvorhaben orientieren.
- 3.) Die Reduktionsvorgaben und das Sektorziel Verkehr (minus 48% bis 2030) des Bundesklimaschutzgesetzes müssen bei der Überprüfung des Bedarfsplans und bei Genehmigungsverfahren von Einzelprojekten eingehalten werden. Straßenbauprojekte, die einen zusätzlichen Klimagasausstoß zur Folge haben, reduzieren nicht nur das geringe zur Verfügung stehende Treibhausgas-Restbudget und die Zeit für die Einhaltung der Klimaziele, sie schränken auch die Freiheitsrechte künftiger Generationen ein. Nach dem Bundesverfassungsgerichtsurteil vom 4.03.2021 bedeutet das den weitgehenden Stopp für

Straßenbauneubau und Straßenausbauprojekte, die den Treibhausgasausstoß langfristig erhöhen.

→ Der BN fordert ein Moratorium für sämtliche Straßenbauprojekte in Bayern.

Quelle:

RegioConsult 2022: Kurzstudie über Klimaschutzbeiträge zur Umweltverträglichkeitsprüfung von Bundesfernstraßen im Rahmen der Umsetzung der Bundesverkehrswegeplanung 2030

Für Rückfragen:

BUND-Bundesverband:

Werner Reh, Sprecher des Bundesarbeitskreises Verkehr, w.reh@bund.net

BUND Naturschutz in Bayern:

Landesfachgeschäftsstelle München, Thomas Frey, fa@bund-naturschutz.de