



Nächste Ausfahrt Klimakrise

Warum der weitere Ausbau des Autobahnnetzes gestoppt werden muss

Mit 13.141 Kilometern Länge durchzieht Deutschland eines der dichtesten Autobahnnetze Europas. Seit der Jahrtausendwende hat die Bundesregierung es um 1.626 km ausgebaut.¹ Und es soll weiter gebaut werden - trotz Klimakrise. Der Bundesverkehrswegeplan, über den der Erhalt und Ausbau von Fernstraßen, Schienen und Wasserwegen in Deutschland für jeweils 15 Jahre geregelt wird, sieht den Neubau weiterer 972 km Autobahnen vor. Der Bundesverkehrswegeplan steht seit langem in der Kritik, einen zu starken Fokus auf den Straßenbau zu legen. Auch in seiner aktuellen Fassung bis 2030 fließen noch 53,6% der Investitionsmittel für Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastruktur in neue Straßen (Autobahnen und Bundesstraßen) und lediglich 42,1% in die Schiene und 4,3% in Wasserstraßen.² Die Unwucht zu Gunsten des Autoverkehrs steht in deutlichem Widerspruch zur klimapolitisch notwendigen Verkehrswende und dem Ausbau von Alternativen zum Auto. Nur so kann der Verkehr seinen enormen Rückstand im Klimaschutz aufholen und einen 1,5°C kompatiblen Kurs einschlagen. Notwendig wäre eine Dekarbonisierung des deutschen Verkehrssektors bis 2035. Um dies zu erreichen müssten die Bundesregierung die Alternativen deutlich ausbauen, damit die Zahl der Autos in Deutschland auf die Hälfte des heutigen Bestandes sinken kann.³ Trotzdem hat der Bundestag den Bundesverkehrswegeplan⁴ in dieser Fassung fast genau zwölf Monate nach der Verabschiedung des Klimaschutzabkommens von Paris beschlossen.

Der Autobahnbau im Detail

Der Bundesverkehrswegeplan nennt 213 Autobahnprojekte, die sich noch in der Planung oder im Bau befinden. Das BMVI führt 158 dieser Projekte im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan. Für die

Projekte im PRINS stehen Teile der Planungsunterlagen und Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfungen zur Verfügung. Jedoch fehlen Informationen zu Eingangsdaten und Berechnungsmethoden. Deshalb ist es nicht möglich, die Grundlagen für Genehmigung und Finanzierung der Projekte nachzuvollziehen und von unabhängiger Seite bewerten zu lassen. Weitere 55 Projekte, die sich bereits im Bau oder einem Vergabeverfahren für eine Öffentliche-Private-Partnerschaft (ÖPP) befinden, werden nicht mehr im PRINS geführt. Weitere Informationen liegen hier in der Regel nicht vor, da sie das BMVI bei ÖPP-Projekten als Geschäfts- und Betriebsgeheimnis einstuft und nicht veröffentlicht.

Unter den 213 geplanten oder im Bau befindlichen Autobahnprojekten sind 44 Neubauprojekte mit einer Gesamtlänge von 972 km und einem Investitionsvolumen von 17,8 Milliarden Euro. Hinzu kommen 169 Ausbauprojekte, bei denen Autobahnen um zusätzliche Spuren erweitert oder Knotenpunkte ausgebaut werden. Die Gesamtlänge dieser Projekte beträgt 3392 km, ihr Investitionsvolumen 20,4 Milliarden Euro.⁵

Autobahnprojekte im Bundesverkehrswegeplan (in Bau und Planung)

	Anzahl	Länge	Investitionsvolumen
Autobahnprojekte (gesamt)	213	4354 km	37,8 Mrd. Euro
Neubauprojekte	44	972 km	17,8 Mrd. Euro
Ausbauprojekte	169	3392 km	20,4 Mrd. Euro

Klima- und Umweltauswirkungen des Autobahnbaus

Mehr Straßen bedeutet mehr Verkehr und mehr CO₂. Autobahnbau schadet dem Klima besonders. Dies hat zum einen mit den verwendeten Materialien zu tun, Asphalt (Bitumen ist ein Erdölprodukt), Beton, Stahl, bei deren Herstellung erhebliche Mengen von Treibhausgasen freigesetzt werden. Noch gravierender ist durch den Bau induzierte Pkw- und Lkw-Verkehr, der verglichen mit alternativen Verkehrsträgern (z.B. Bahn) zusätzliche Emissionen verursacht. Straßenneubau induziert Verkehr. Je bequemer die Nutzung des Autos wird, etwa durch ein immer weiter ausgebautes Straßennetz, umso mehr Menschen entscheiden sich für das Auto. Klimaschonende Alternativen wie die Bahn verlieren Nutzer*innen. Straßenaus- und neubau zur Entlastung von Stauschwerpunkten führt deshalb oftmals zu noch mehr Fahrzeugen und in der Folge noch mehr Staus. Im PRINS wird zwar für jedes Autobahnprojekt die Menge zusätzlicher jährlicher CO₂ Emissionen genannt. Ohne Eingangsdaten und Angaben zur Methodik, lassen sich diese Zahlen allerdings nicht nachvollziehen, weshalb sie in dieser Analyse nicht berücksichtigt werden.

Umweltauswirkungen des Autobahnbaus

Neben den negativen Auswirkungen auf das Klima beeinträchtigt der Autobahnbau auch die Tier- und Pflanzenwelt. Für Autobahnen werden Waldgebiete gerodet und Naturschutzgebiete zerstört. Auch Autobahnen die an ökologisch sensible Gebiete grenzen, können erhebliche Auswirkungen haben: Lärm, Abgase und die unüberwindliche Barriere als die eine Autobahn den Lebensraum von vielen Tieren zerschneidet. Das Zerschneiden von Lebensräumen durch Straßen ist eine Ursache für das Artensterben.⁶ Zwar müssen in vielen Fällen Ausgleichsflächen geschaffen werden, bis diese jedoch vergleichbare ökologische Funktionen wie die zerstörten Flächen erfüllen können, vergehen Jahrzehnte oder gar Jahrhunderte. In machen Fällen ist dies gar nicht möglich.⁷

Für die 158 im PRINS hinterlegten Autobahnprojekte wird ein Flächenverbrauch von insgesamt 6.515 Hektar angegeben. Die Umweltauswirkungen der Projekte werden in drei Kategorien unterteilt - hoch, mittel, gering. Bei elf der 158 Projekten wird die Umweltauswirkung mit hoch angegeben, bei 78 Projekten mit mittel und bei 67 Projekten mit gering.⁸ Aber selbst bei den Projekten mit vermeintlich geringen Umweltauswirkungen liegen nach Angaben des PRINS in zwölf Fällen Schutzgebiete (Naturschutz-, Flora Fauna Habitat (FFH)-, Natura 2000-, Vogel- oder Landschaftsschutzgebiete sowie Vorrangflächen für Wiedervernetzung) und in weiteren 14 Fällen Waldgebiete ohne besonderen Schutzstatus in der Wirkzone der Autobahnprojekte. Insgesamt sind bei 115 der 158 Bauprojekte Schutzgebiete betroffen. Mit 82% ist der Anteil der Neubauprojekte bei denen Schutzgebiete betroffen sind am höchsten.

Umweltauswirkung der Autobahnprojekte

	Neubauprojekte	Ausbauprojekte	Gesamt
Gesamtzahl der Projekte	22	136	158
Umweltauswirkung HOCH	11	0	11
Umweltauswirkung MITTEL	7	71	78
Umweltauswirkung GERING	3	64	67
Schutzgebiete betroffen	18	97	115
Waldgebiete (ohne Schutzstatus) betroffen	0	14	14

Greenpeace fordert:

- Greenpeace fordert einen sofortigen Stopp des Neu- und Ausbaus von Autobahnen und Bundesstraßen. Bei der 2021 anstehenden Bedarfsplanüberprüfung der Projekte des Bundesverkehrswegeplans müssen Klimaschutzkriterien herangezogen werden, die mit dem 1,5°C Ziel des Pariser Klimaschutzabkommens kompatibel sind.**
- Greenpeace fordert die freiwerdenden finanziellen Mittel konsequent in den Ausbau klimafreundlicher Alternativen, wie der Bahn zu investieren.**
- Greenpeace fordert die Offenlegung aller Informationen und Daten, die den Planfeststellungsunterlagen und ÖPP-Verträgen zugrunde liegen. Nur so ist eine unabhängige und demokratische Überprüfung wichtiger Entscheidungsgrundlagen, z.B. der Kosten-Nutzen-Analyse und der Umweltverträglichkeitsprüfung möglich.**

¹ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/2972/umfrage/entwicklung-der-gesamtlaenge-des-autobahnnetzes/>

² BMVI (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030. Seite IV. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile

³ <https://www.greenpeace.de/presse/publikationen/verkehrswende-fuer-deutschland>

⁴ 35 dieser Projekte unterteilen sich in insgesamt weitere 127 Teilprojekte, für die jeweils eine eigene Bedarfsplanung vorgenommen wird. Aus Gründen der Übersichtlichkeit, werden nur die Gesamtprojekte berücksichtigt.

⁵ Die Investitionsvolumina beziehen sich alleine auf den Neu- und Ausbauteil der Projekte. Das Gesamtvolumen der Projekte ist - gerade bei den Ausbauprojekten - meist deutlich höher, da sie Erneuerung existierender Infrastruktur beinhalten.

⁶ <https://ipbes.net/news/Media-Release-Global-Assessment>

⁷ https://www.umweltat.de/SharedDocs/Downloads/DE/02_Sondergutachten/2004_2008//2005_SG_Umwelt_und_Strassenverkehr.pdf?__blob=publicationFile

⁸ Bei zwei der Projekten wurde die Einstufung der Umweltauswirkungen noch nicht vorgenommen.