

**Stellungnahme zum BVWP-Entwurf 2030 zum Hauptprojekt
B 64n – Münster – Rheda - Wiedenbrück (B 481-A 2) mit
den fünf Teilprojekten des Aus- und Neubaus Handorf und
Telgte sowie dem Neubau der Ortsumfahrungen
Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz**

Auftraggeber:

Gemeinschaft der 4 Bürgerinitiativen - G4:

Kulturlandschaft Sundern-Samtholz-Brock e.V.

Naturfreunde für Beelen e.V.

Verkehrskonzept Warendorf e.V. (BVW)

Interessengemeinschaft Warendorf-Süd e.V. (IWS)

Auftragnehmerin:



RegioConsult.

Verkehrs- und Umweltmanagement

**Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Landschafts- und Umweltplanung**

**Am Weißenstein 7, 35041 Marburg
Tel. 06421/68 69 00, Fax 06421/68 69 10
info@RegioConsult-Marburg.de
www.RegioConsult-Marburg.de**

**Bearbeitung:
Dipl.-Geogr. Wulf Hahn (Projektleitung)
Dr. Ralf Hoppe**

Marburg, im April 2016



Gliederung

1. Einleitung.....	7
2. Stellungnahme zum Gesamtbericht	7
2.1 Lage des Projektes.....	7
2.2 Bedeutung der Nutzen-Kosten-Analyse	9
2.2.1 Unzureichende Berücksichtigung von Umweltaspekten	9
2.2.2 Nicht ausreichende Berücksichtigung der Baukostenentwicklung	14
2.2.3 Nutzeneffekte Reisezeit	17
2.2.4 Zwischenfazit Nutzen-Kosten-Verhältnis	22
2.2.5 Verkehrssicherheit	24
2.2.6 Alternativenbetrachtung zur Bahnstrecke	24
2.2.7 Flächenverbrauch als Negativnutzen für die Landwirtschaft.....	25
2.2.8 Zeitraum der Nutzenberechnung	25
2.2.9 Kritik des Bundesrechnungshofs an der Ableitung der Kostensätze.....	26
2.2.10 Fazit zum NKV	29
2.3 Ziel: Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft.....	29
2.3.1 Flächenbedarf.....	31
2.3.2 Schutzgut Kultur, Kloster, Baudenkmäler	35
2.4 Einstufung der Projekte	35
2.5 Interdependenzen Straße/Schiene	36
2.6 Unzerschnittene Räume	39
2.7 Verkehrsprognose 2030	39
2.8 Finanzierung des BVWP 2030	45
3. Stellungnahme zum Modul B: Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung .	48
4. Kurzstellungnahme zum Umweltbericht	54



4.1	SUP – Scoping	54
4.2	Ersatz- und Erhaltungsmaßnahmen	55
4.3	Wirkungsbereiche für die SUP	56
4.4	Umweltziele	57
4.5	Alternativenprüfung	61
5.	Modul C – Raumordnerische Beurteilung.....	63
6.	Städtebauliche Beurteilung (Modul D).....	65
7.	Zusammenfassende Beurteilung.....	69



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Berechnung der jährlich anfallenden Kosten für Ausgleichsmaßnahmen je ha	10
Tabelle 2: Berechnung der Gesamtkosten je Biotopzieltypen in ha.....	11
Tabelle 3: Zuordnung der Biotopstrukturtypen mit Wiederherstellungskosten zu Biotop-Standorttypen.....	12
Tabelle 4: Baukostenentwicklung im Straßenbau 2010 (=100) bis 2014.....	15
Tabelle 5: Baukosten der B 64n ohne Ausbau zwischen den Umgehungen	16
Tabelle 6: Baukosten der B 64n mit Ausbau zwischen den Umgehungen	17
Tabelle 7: Distanzabhängige Zeitwerte für die nicht geschäftlichen Fahrtzwecke nach Entfernungsstufen	20
Tabelle 8: Geglättete gewichtete Zeitwerte in €/h in Abhängigkeit von der Reiseweite	21
Tabelle 9: Nutzen-Kosten-Verhältnis	22
Tabelle 10: Nutzen-Kosten-Verhältnis mit Zwischenabschnitten der B64.....	23
Tabelle 11: Nutzungsdauern der Anlagen bei der Straße.....	26
Tabelle 12: Flächenverlust für eine dreispurige OU am Beispiel der B252n Lahntal - Münchhausen.....	30
Tabelle 13: Flächenberechnung für Trassenbau und Ausgleichsmaßnahmen	31
Tabelle 14: Flächenberechnung für Trassenbau und Ausgleichsmaßnahmen mit Zwischenabschnitten der B 64n	32
Tabelle 15: Flächenbedarf der B 252 übertragen auf die B 64n (mit Zwischenabschnitten).....	33
Tabelle 16: Umsatzverluste für die Landwirtschaft (mit Zwischenabschnitten).....	34
Tabelle 17: Entwicklung der Nutzerkosten im Straßenverkehr	40
Tabelle 18: Verkehrsentwicklung 1995-2010 auf der B 64	43
Tabelle 19: Investitionsstruktur des BVWP 2030.....	46
Tabelle 20: Mittelaufteilung nach Ländern	47
Tabelle 21: Bedarfsplananteile der Länder 2015-2017	48
Tabelle 22: Haupt-Wirkungsbereiche für die SUP zum BVWP nach Wirkfaktoren und Schutzgütern	56
Tabelle 23: Beschreibung der Umweltauswirkungen der Projekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs (VB/VB-E/WB/WB*) je Verkehrsträger	58



Tabelle 24: Verkehrsträgerübergreifende Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen der Projekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs (VB-E/VB/WB/WB*)	59
Tabelle 25: Güterverkehrsprognose bis 2050	59
Tabelle 26: Personenverkehrsprognose für 2050	60
Tabelle 27: Städtebauliche Bewertung	65
Tabelle 28: Belastungsangaben im Bezugs- und Planfall 2030 in Kfz/24h	66
Tabelle 29: Städtebauliche Bewertung der OU Warendorf	67
Tabelle 30: Städtebauliche Bewertung für die OU Beelen	67
Tabelle 31: Städtebauliche Bewertung für Herzebrock-Clarholz	68



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht B 64 Münster - Rheda-Wiedenbrück (B 481-A 2)	8
Abbildung 2: Zeitwertfunktion für den Fahrtzweck Geschäft.....	21
Abbildung 3: Fahrgastentwicklung seit 1996 - 2010 auf der Strecke Münster - Rheda-Wiedenbrück	37
Abbildung 4: Preisindizes im Verkehr	42
Abbildung 5: Entwicklung der Lebenshaltungskosten und Kraftstoffpreise.....	42
Abbildung 6: Umlegungsrechnung für 2030 für die B 64n	44
Abbildung 7: Umlegungsrechnung für 2025 für die B64n	45
Abbildung 8: Geschützte Gebiete im Umfeld der OU Warendorf.....	50
Abbildung 9: URE für OU Warendorf 2003.....	50
Abbildung 10: Geschützte Gebiete im Umfeld der OU Beelen	51
Abbildung 11: URE für OU Beelen 2003.....	51
Abbildung 12: Geschützte Gebiete im Umfeld der OU Herzebrock-Clarholz	52
Abbildung 13: URE für OU Herzebrock -Clarholz aus dem BVWP 2003.....	53
Abbildung 14: Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit zwischen Oberzentren im MIV	64



1. Einleitung

Die Gemeinschaft der vier Bürgerinitiativen G 4, bestehend aus den Vereinen Kulturlandschaft Sundern-Samtholz-Brock e.V., Naturfreunde für Beelen e.V., Verkehrskonzept Warendorf e.V. (BVW) und der Interessengemeinschaft Warendorf-Süd e.V. (IWS), hat RegioConsult am 10. März 2016 mit einer gutachterlichen Stellungnahme zum Projektdossier „B 64 Münster - Rheda-Wiedenbrück (B 481-A 2)“ beauftragt. Dabei sollen vor allem die Auswirkungen auf Gesamtplanebene (SUP) sowie die Berücksichtigung der BVWP-Planungsziele im Hauptprojekt überprüft werden.

Die Stellungnahme konzentriert sich neben der Bedarfsfrage auf wesentliche umwelt- und naturschutzfachliche Aspekte des Gesamtberichts und des Umweltberichts.

2. Stellungnahme zum Gesamtbericht

Für alle Projekte, die im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 genannt sind, werden im Projektinformationssystem (PRINS) die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse, der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung sowie der raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilung dargestellt.

2.1 Lage des Projektes

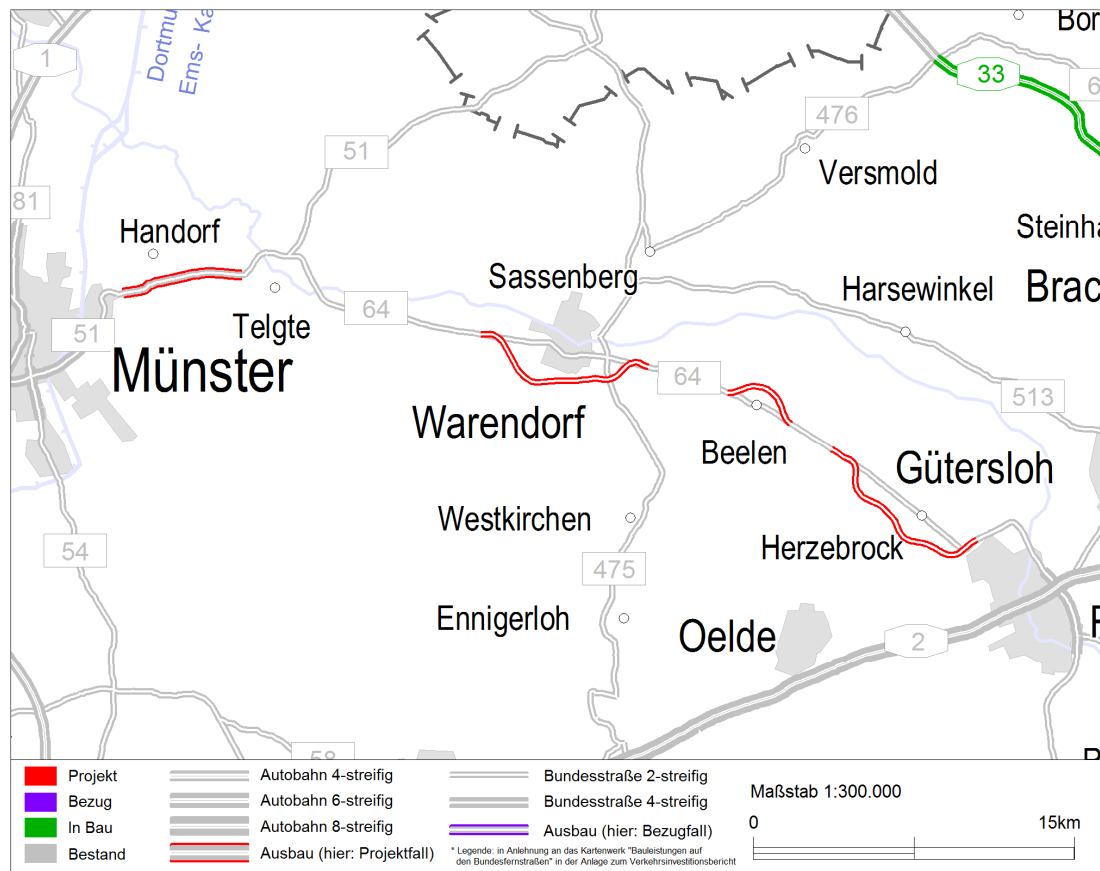
In Abbildung 1 sind im Übersichtslageplan die 5 Teilprojekte Handorf, Telgte, Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz, des Gesamtprojekts dargestellt.¹

Insgesamt handelt es sich um 29 km Trassenneu- und Ausbau. Die Umfahrungen Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz sind dreistreifige Neubauprojekte, während für Handorf und Telgte der Ausbau von zwei auf vier Fahrspuren vorgesehen ist.

Das Gesamtprojekt wird im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 der Verbindungsfunktionsstufe 0/1 zugeordnet. Es wird im Projektinformationssystem als vordringlicher Bedarf kategorisiert.²

¹ Vgl. <http://www.bvwp-projekte.de/>

² Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64_B51-G10-NW/B64_B51-G10-NW.html

**Abbildung 1: Übersicht B 64 Münster - Rheda-Wiedenbrück (B 481-A 2)**

Quelle: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64_B51-G10-NW/B64_B51-G10-NW.html

Ergänzend zum in der Abbildung dargestellten Trassenverlauf um Herzebrock-Clarholz soll darauf hingewiesen werden, dass im Flächennutzungsplan eine nördliche Entlastungsstraße für Herzebrock dargestellt ist, die zu einer südlichen Umfahrung in Konkurrenz steht. Weiter ist in Clarholz von Südwesten kommend eine andere Erschließung und Anbindung an die B 64n auf Höhe der Nordstraße geplant, durch die der bestehende Bahnübergang Letter Str./Marienfelder Str. entfallen könnte und eine Entlastung in der Ortsmitte entsteht.

Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass in Harsewinkel eine südliche Umfahrung (B513) im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 vorgesehen ist, die in Korrelation zur geplanten B64n steht, sodass die intramodalen Interdependenzen berücksichtigt werden müssen.

Die Übersichtskarte, die der BVWP verwendet, stellt alle betroffenen Orte, nicht aber Clarholz dar. Weder erscheint der Name Clarholz noch das Symbol für den Ortskern (ein kleiner Kreis). Handorf dagegen ist als unselbständiger Stadtteil von Münster mit Namen und Ortskernsymbol angezeigt. Herzebrock-Clarholz ist aber eine



Doppelgemeinde mit 6.206 Einwohnern in Clarholz und 10.349 Einwohnern in Herzebrock (Stand: 31.12.2015); Clarholz hat somit eine ähnliche Einwohnerzahl wie Beelen.

Wäre der Clarholzer Ortskern markiert, würde schon auf dieser Übersichtskarte deutlich, dass die B 64 n in extremer Ortsnähe geplant wird, deutlich näher als z. B. in Beelen. Zwischen der Einfahrt in die Klosteranlage (Einmündung Propsteihof in die Letter Straße) und der geplanten Überführung der B 64 n über die Letter Straße liegen weniger als 250 m.

In den Textaussagen des BWVP werden zwar Clarholz und Herzebrock meist beide genannt, die Bewertungen werden aber undifferenziert getroffen. So heißt es unter 6.4: *„Ein verkehrsgerechter Ausbau der vorhandenen Ortsdurchfahrten ist aufgrund des Anbaus und der vielfachen Verknüpfungen mit dem Ortstraßennetz nicht möglich.“*³ Diese Aussage ist in Bezug auf Clarholz höchst zweifelhaft. Häuser an der B 64 gibt es dort nur auf der Nordseite, da die Bahnlinie - anders als in Warendorf, Beelen und Herzebrock - nicht nach Süden ausschwenkt, so dass es keine südliche Bebauung der B 64 gibt. Gegenüber der Situation 1994/95, als die UVP durchgeführt wurde, hat sich die Lage an der B 64 in Clarholz erheblich verändert. Es gibt nur noch 22 Häuser auf der Nordseite der B 64, von denen derzeit zwei leer stehen (Kruse, Beelener Straße 98; Lenert, Beelener Straße 82). Alle 22 Häuser könnten auch rückseitig erschlossen werden.

2.2 Bedeutung der Nutzen-Kosten-Analyse

Das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse ist für die Einstufung in die Bedarfsstufen von zentraler Bedeutung. Deshalb werden einführend wichtige Aspekte der Nutzen-Kosten-Analyse diskutiert.

2.2.1 Unzureichende Berücksichtigung von Umweltaspekten

Das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse ist für die Einstufung in die Bedarfsstufen von zentraler Bedeutung. Deshalb werden einführend wichtige Aspekte der Nutzen-Kosten-Analyse diskutiert.

Die im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 getroffene Aussage, dass Aspekte der Verkehrssicherheit sowie des Klima-, Umwelt- und Lärmschutzes in den

³ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64_B51-G10-NW-T5-NW/B64_B51-G10-NW-T5-NW.html



Bewertungen des BVWP abgebildet werden,⁴ ist zutreffend. Dies geschieht aber völlig unzureichend, da **wesentliche Aspekte der Umweltbelastung nicht monetarisiert** werden. Dies betrifft zum Beispiel die Betroffenheit von FFH-Gebieten. Damit geht die Bewertung der nicht monetarisierten Kriterien nicht in die **Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)** ein und verfälscht das Ergebnis wesentlich. Dies gilt auch für die Betroffenheit von Biotop-Standorttypen, die nicht monetarisiert werden.

Bereits 1998 haben GÜHNEMANN und ROTHENGATTER ein Konzept zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte vorgelegt, in dem die Monetarisierung beispielhaft umgesetzt wurde. Es ist schwer verständlich, dass das BMVI trotz eines neuen umfassenden wissenschaftlichen Methodenansatzes zur BVWP (vgl. die umfangreiche Dokumentation der vergebenen Studien zur BVWP 2015 auf bmvi.de/bvwp2015) die Monetarisierung auf die Aspekte Lärm, Schadstoffe und CO₂ beschränkt hat.⁵

Bei GÜHNEMANN und ROTHENGATTER werden auf der Grundlage von Bosch + Partner die aufgezinsten Kompensationskosten für Biotop-Standorttypen unter Berücksichtigung des Wiederherstellungszeitraums und der Nutzungsausfallzahlungen als jährlich anfallende Kosten je ha Betroffenheit angegeben.

Tabelle 1: Berechnung der jährlich anfallenden Kosten für Ausgleichsmaßnahmen je ha

Zieltyp	Mittlere Pflegekosten	Zeiddauer		Mittl. Nutzungsausfallkosten	Zeidd.	Abgezinste Pflegekosten (P)		Abgezinste Nutzungsausfallkosten (N)		Abgezinste periodische Kosten gesamt	
		von	bis			min./max.	Mittelwert	min./max.	Mittelwert	min./max.	Mittelwert
mesotrophe Süßgewässer	600 DM	0	20	0 - 1.400 DM	150	0 - 9.000 DM	4.500 DM	0 - 45.000 DM	22.500 DM	0 - 54.000 DM	27.000 DM
Trockenrasen	800 DM	0	100	0 - 1.400 DM	150	0 - 25.000 DM	12.500 DM	0 - 45.000 DM	22.500 DM	0 - 70.000 DM	35.000 DM
Halbtrockenrasen	800 DM	40	50	600 - 1.400 DM	150	18.000 - 30.000 DM	19.000 DM	19.000 - 45.000 DM	32.000 DM	37.000 - 65.000 DM	51.000 DM
Acker, ext. genutzt			30	600 DM	150	0 DM	0 DM	19.000 DM	19.000 DM	19.000 DM	19.000 DM
Laub-/Mischforst			50	0 - 800 DM	150	0 DM	0 DM	19.000 - 45.000 DM	32.000 DM	19.000 - 45.000 DM	32.000 DM

Quelle: Rothengatter, 1998, S. 146

⁴ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 4

⁵ Vgl. IWW, KuP, IFEU, PTV Consult (1998): Entwicklung eines Verfahrens zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung, S. 146ff.



In der nachfolgenden Tabelle haben die Autoren des Forschungsprojektes die Gesamtkosten ermittelt, wobei zu den Kosten der Tabelle 1 die einmaligen Kosten und die Kosten des Flächenerwerbs hinzukommen:

Tabelle 2: Berechnung der Gesamtkosten je Biotopzieltypen in ha

Zieltyp	Einmalige Kosten (i)	Abgezinst per. Kosten (rep) Mittelwert	Kosten für Flächenkauf (f)	Herstellkosten pro ha (Hk) min./max.	Regenerationszeitraum (be)		Gesamtkosten pro ha (Gk) für Biotop-Zieltypen incl. Berücksichtigung des time-lags bei einem Zinssatz von 3 %	
	min./max.				von	bis	min./max.	Mittelwert
mesotrophe Süßgewässer	117.000 - 181.000 DM	27.000 DM	120.000 DM	264.000 - 328.000 DM	20	45	422.000 - 770.000 DM	597.000 DM
Trockenrasen	75.000 - 79.000 DM	35.000 DM	120.000 DM	230.000 - 234.000 DM	9,5	9,5	885.000 - 901.000 DM	890.000 DM
Halbtrockenrasen	56.000 - 77.000 DM	51.000 DM	120.000 DM	227.000 - 248.000 DM	3,5	3,5	468.000 - 508.000 DM	487.000 DM
Acker, extensiv genutzt	0 DM	19.000 DM	120.000 DM	139.000 DM	3,5	2,5	243.000 DM	243.000 DM
Laub-/Mischforst	51.000 DM	32.000 DM	120.000 DM	203.000 DM	4,5	4,5	477.000 DM	477.000 DM

Quelle: Rothengatter, 1998, S. 147

Die Angaben der Tabellen 1 und 2 wurden dann in eine Zuordnung der Biotopstrukturtypen übersetzt (vgl. Tab. 3).

Diese Kosten müssen bei der NKA ermittelt werden, um das Schutzgut monetarisiert abzubilden und in der NKA berücksichtigen zu können.

Die ursprünglich getroffene Aussage aus der BVWP-Grundkonzeption, wonach eine Bedingung für die VB-+Einstufung war, dass keine hohe Umweltbetroffenheit vorliegen darf⁶. Dies wurde für die Bedarfseinstufung VB-E nicht weiterverfolgt.

Nach den Kostenangaben der Tabelle 3 muss der Kostenaufwand für einen Eingriff unter Berücksichtigung der Flächenangaben der Tabellen 4 und 5 berechnet werden.

⁶ Vgl. BMVI (2014): BVWP-Grundkonzeption, S. 70, Abb. 16.



Tabelle 3: Zuordnung der Biotopstrukturtypen mit Wiederherstellungskosten zu Biotop-Standorttypen

Nr.	Biotopstrukturgruppe	Zielbiotope		Entwicklungszeitabhängige Gesamtkosten der Wiederherstellung pro ha
		Nr.	Benennung	
I	Gewässer	1	Quellfluren	619.000 DM
		2	unreg. kleine Fließgewässer	1.560.000 DM
		3	oligotrophe Stillgewässer	690.000 DM
		4	dystrophe Stillgewässer	1.650.000 DM
		5	mesotrophe Stillgewässer	<u>597.000 DM</u>
	durchschnittliche Kosten			850.000 DM
II	extensiv genutzte Biotope trockener Standorte	7	Trockenrasen	890.000 DM
		8	Zwergstrauchheiden	1.040.000 DM
		20	Halbtrockenrasen	487.000 DM
		21	Borstgrasrasen	<u>474.000 DM</u>
	durchschnittliche Kosten			720.000 DM
III	extensiv genutzte Biotope feuchter Standorte	9	Niedermoore/Sümpfe	1.010.000 DM
		11	Großseggenrieder	729.000 DM
		12	Röhrichte	583.000 DM
		18	Torfstich	1.020.000 DM
		6	temporäre Stillgewässer	<u>492.000 DM</u>
	durchschnittliche Kosten			770.000 DM
IV	Wälder / Gehölze	13	Feldgehölze	730.000 DM
		17	naturnaher Laubmischwald	1.030.000 DM
		27	montaner Nadelwald	820.000 DM
		28	Kiefernwald	640.000 DM
		29	Niederwald	485.000 DM
		30	Mittelwald	800.000 DM
		31	Laub-/Mischforst	432.000 DM
		32	Nadelforst	<u>787.000 DM</u>
	durchschnittliche Kosten			650.000 DM
	<i>naturnahe Wälder Forsten</i>			750.000 DM
V a	Grünland, extensiv	22	frisch	313.000 DM
		23	feucht-naß	<u>373.000 DM</u>
	durchschnittliche Kosten			340.000 DM
V b	Grünland, intensiv			120.000 DM
VI a	Ackerland, extensiv	19	Ackerbrache	152.000 DM
		24	Acker, extensiv genutzt	<u>243.000 DM</u>
	durchschnittliche Kosten			200.000 DM
VI b	Ackerland, intensiv			120.000 DM
VII a	Sonderkulturen, extensiv	26	Streuobstwiesen	500.000 DM
	durchschnittliche Kosten			500.000 DM
VII b	Sonderkulturen, intensiv			120.000 DM

Quelle: Rothengatter, 1998, S. 148



Die Beurteilung der Umweltbetroffenheit, der nicht monetarisierten Kriterien erfolgt im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 lediglich durch eine Einstufung in die Kategorien geringe, mittlere und hohe Umweltbetroffenheit.⁷

Damit fällt der Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 hinter die Umweltrisikoeinschätzung des BVWP 2003 zurück, wo zusätzlich ein sehr hohes Umweltrisiko als Bewertungsstufe enthalten war.

Damals wurde den *„umwelt- und naturschutzfachlichen Belangen im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten eine wichtigere Rolle als in der Vergangenheit“*⁸ zuerkannt. Die Umwelt-Risikoeinschätzung (URE) ergänzte mit der FFH-Verträglichkeitseinschätzung (FFH-VE) das Bewertungsverfahren um die qualitative Beurteilung von raumbezogenen Umweltauswirkungen. Durch das Bundesamt für Naturschutz (BfN) erfolgte eine Vorabuntersuchung (Früherkennungssystem zur Auswahl ökologisch problematischer Projekte). Danach schlossen sich die URE bzw. FFH-VE an. Die Ergebnisse wurden in einer Skala von 1 bis 5 aufbereitet (sehr geringes bis sehr hohes Umweltrisiko). Damit konnten frühzeitig und angemessen mögliche Konflikte mit dem Natura 2000 Netz berücksichtigt werden.

Da eine abschließende Entscheidung, ob eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne der FFH-RL vorliegt oder nicht, auf der Stufe der Generalplanung auch aus Maßstabgründen und aus Gründen des Planungsstandes nicht getroffen werden kann, wurde die Formulierung *„unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigung als schärfstes Urteil der Projektbewertung abgegrenzt vom Urteil erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen.“*⁹

Die Ergebnisse der FFH-VE wurden anschließend in drei Kategorien eingestuft:

„1 = erhebliche Beeinträchtigung ist ausgeschlossen

2 = erhebliche Beeinträchtigung ist nicht ausgeschlossen

*3 = erhebliche Beeinträchtigung ist unvermeidbar“*¹⁰

Durch die frühzeitige Bearbeitung der umwelt- und naturschutzfachlichen Konflikte auf der Ebene des BVWP konnten so die verfahrensmäßigen Risiken eines Projektes

⁷ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 45.

⁸ Vgl. BR-DS 550/03, Entwurf des 5. FStrAbÄG vom 15.8.2003.

⁹ Vgl. BR-DS 550/03, Entwurf des 5. FStrAbÄG vom 15.8.2003.

¹⁰ Vgl. BR-DS 550/03, Entwurf des 5. FStrAbÄG vom 15.8.2003, S. 11-12, vgl. auch BVWP 2003, S. 14ff.



minimiert werden. Die FFH-VE hat somit eine andere Ebene als die Projekt-FFH-VP. Die FFH-VE konnte aber bereits aufzeigen, ob die Projektdurchführung eine FFH-VP erfordert und, ob deutlich erhöhte Kosten im Zusammenhang mit Sicherungsmaßnahmen für das Netz von Natura 2000 entstehen. Zur Abarbeitung der erkannten Umwelt- und Natura 2000 Konflikte wurde der naturschutzfachliche Planungsauftrag entwickelt, der zum Teil auch eine **verminderte** Bedarfseinstufung zur Folge hatte.¹¹ Dabei sollte berücksichtigt werden, dass bei noch nicht entscheidungsreifen Projekten neben den bisherigen Projektplanungen auch **Alternativplanungen**, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, untersucht werden sollten.¹²

Von diesem hohen Umwelt- und Naturschutzstandard rückt die BVWP 2030 wieder ab, was naturschutzfachlich großer Kritik begegnet und als erheblicher Rückschritt anzusehen ist.

Da das zentrale Modul die **Nutzen-Kosten-Analyse** ist,¹³ die den Investitionskosten eines Vorhabens alle in Geldeinheiten darstellbaren positiven und negativen Projektauswirkungen gegenüberstellt, wird das Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgrund der unvollständigen Monetarisierung der Umweltkosten systematisch zu hoch ausgewiesen.

2.2.2 Nicht ausreichende Berücksichtigung der Baukostenentwicklung

Der folgenden Aussage zu den Investitionskosten widerspricht, dass sich die **bewertungsrelevanten Ausbau-/Neubaukosten** (Nettokosten, inkl. Planungskosten), lediglich auf den Preisstand 2012¹⁴ beziehen:

„Zentrale Bedeutung für das Ergebnis der NKA haben die Investitionskosten der zu bewertenden Vorhaben. Vor dem Hintergrund der im Zeitablauf teilweise dramatischen Kostensteigerungen bei Verkehrsinfrastrukturprojekten wurde beim BVWP 2030 besonderer Wert auf die Abschätzung realistischer Investitionskosten gelegt.“¹⁵

¹¹ Vgl. BVWP-Bewertungsverfahren, 2003, S. 49-51.

¹² vgl. BVWP 2003, Beschluß der BRreg. vom 2.7.200, S. 19-20.

¹³ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 8

¹⁴ Vgl. BMVI (3/2016): Prins, Projektbewertungen der B 64n.

¹⁵ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 60



Gerade vor dem Hintergrund der Aussage des Zitats ist nicht verständlich, warum nicht aktuelle Kostensätze mit dem Bezug auf mindestens 2014 zugrunde gelegt wurden. Dies wäre auch deshalb zu erwarten gewesen, da die Gesamtprojektkosten mit dem Preisstand 2014 angegeben werden.¹⁶

Auf welcher Grundlage eine Abschätzung **realistischer Investitionskosten** erfolgt sein soll, erschließt sich nicht. Betrachtet man beispielsweise die Angaben zu den Kosten für die B64n zwischen Münster und Rheda-Wiedenbrück, so sind diese höchst zweifelhaft. Denn ob Projektkosten auf der Grundlage realistischer Angaben ermittelt wurden, ist nicht erkennbar, da keine Kostenkennwerte genannt werden.

Die Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014) werden mit 137,1 Mio. € angegeben, die bewertungsrelevanten Ausbau-/Neubaukosten dagegen als Nettokosten inkl. Planungskosten auf dem Preisstand 2012 mit 124,8 Mio. €. Bei 29 km Baulänge betragen die durchschnittlichen Kosten je Bau-km 4,3 Mio. €.

Durch den Bezug auf 2012 werden die bewertungsrelevanten Projektkosten um mindestens 4 % unterschätzt. Denn nach den Angaben des Statistischen Bundesamtes sind von 2012 bis 2014 die Baukosten im Straßenbau um 4,0 % (von 106,3 auf 110,3) gestiegen (vgl. Tab. 4).

Tabelle 4: Baukostenentwicklung im Straßenbau 2010 (=100) bis 2014

Art	Wägungs- anteil am Gesamt- index in ‰	2011	2012	2013	2014	2013	2014					Veränderung Nov. 2014 gegenüber Nov. Aug. 2013 2014 in ‰	
		Durchschnitt				Nov.	Febr.	Mai	Aug.	Nov.			
Straßenbau													
Insgesamt	1 000	102,5	106,3	108,9	110,3	109,6	109,7	110,0	110,8	110,8	1,1	-	
Erdarbeiten	351,78	101,7	104,1	106,3	107,9	107,0	107,2	107,7	108,3	108,4	1,3	0,1	
Entwässerungskanalarbeiten	55,44	102,0	104,7	106,6	108,4	107,0	107,6	108,2	108,9	109,0	1,9	0,1	
Verkehrswegebau, Oberbausch. ohne Bindem.	146,06	102,1	104,8	107,0	109,7	107,4	108,0	108,5	111,1	111,3	3,6	0,2	
Verkehrswegebau, Oberbausch. m. hydr. Binde.	28,22	102,1	104,9	107,3	109,3	108,0	108,2	108,9	110,2	109,9	1,8	-0,3	
Verkehrswegebau, Oberbausch. aus Asphalt	338,57	103,7	110,3	113,7	114,4	114,6	114,3	114,2	114,5	114,4	-0,2	-0,1	
Verkehrswegebau, Pflaster., Platten., Einfass.	28,84	101,2	102,7	104,6	106,1	105,1	105,5	105,9	106,6	106,5	1,3	-0,1	
Mauerarbeiten	0,57	101,7	103,9	105,4	107,6	106,0	106,9	107,3	108,1	108,2	2,1	0,1	
Betonarbeiten	27,69	101,7	103,8	105,0	106,3	105,4	106,1	106,1	106,5	106,4	0,9	-0,1	
Metallbauarbeiten	19,54	104,1	106,5	108,3	110,7	108,8	110,4	110,1	110,7	111,6	2,6	0,8	
Maler- und Lackierarbeiten – Beschichtungen	3,29	101,1	103,2	104,5	105,7	104,7	105,1	105,7	106,1	105,9	1,1	-0,2	

Quelle: Fachserie 17, Reihe 4, 11/2014, gewerblicher Baukostenpreisindex, S. 16

¹⁶ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64_B51-G10-NW/B64_B51-G10-NW.html#h1_nutzen



Danach wäre jetzt mit 129,8 Mio. € zu rechnen. Ein durchschnittlicher Kostensatz für den Ausbau von 2 auf 4 Fahrspuren sowie den 3-streifigen Neubau von lediglich 4,3 Mio. € pro bau-km, ist ungewöhnlich niedrig. Es ist zweifelhaft, ob bei diesem geringen Wert die Kosten für Lärmschutz und die zahlreichen erforderlichen Anschlüsse ausreichend berücksichtigt wurden.

Würde man eine realistischere Größenordnung von 5 Mio. € pro bau-km für einen Ausbau von 2 auf 4 Fahrspuren sowie von 6 Mio. € pro bau-km für einen dreistreifigen Neubau ansetzen, so ergeben sich deutlich höhere Baukosten.¹⁷ Dann ergeben sich Baukosten von 168,4 Mio. € (Preisstand 2012) bzw. 175,14 Mio. € (Preisstand 2014). Bezogen auf 2012 ergeben sich 43,6 Mio. € und bezogen auf 2014 um 45,34 Mio. € höhere Kosten. Aufgrund dieser Schätzung mit realistischeren Kennwerten ergeben sich um +34,9% höhere Kosten.

Tabelle 5: Baukosten der B 64n ohne Ausbau zwischen den Umgehungen

Projekt	Baulänge in m	Querschnitt: Annahmen bei Ausbau + 15m bei Neubau RQ 15,5 von 28,5m*	Baukosten in Mio. €
		Fläche in qm	
Handorf	3.200	48.000	16
Telgte	2.400	36.000	12
Warendorf	9.400	267.900	56,4
Beelen	4.500	128.250	27
Herzebrock-Clarholz	9.500	270.750	57
Summe	29.000	750.900	168,4

Quelle: Baulängen aus PRINS, Baukosten mit Kostensätzen für 2012 ermittelt, hochgerechnet auf 2014 ergeben sich 175,14 Mio. €. *Angaben zum Flächenbedarf BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, Tabelle 9, S. 39.

Berücksichtigt man zusätzlich die im BVWP-Entwurf 2030 nicht enthaltenen Abschnitte zwischen den Umgehungen und den Ausbauschnitten Handorf-Telgte, so erhöht sich die Ausbau- und Neubaustrecke von 29 km auf 41,95 km. Die Bausumme würde sich in diesem Fall auf 203,28 Mio. € und zum Preisstand 2014 auf 211,406 Mio. € erhöhen (vgl. Tab. 6).

¹⁷ Vgl. RegioConsult, 2013, Kostenschätzung für den Aus- und Neubau der B189 Magdeburg – Stendal.

**Tabelle 6: Baukosten der B 64n mit Ausbau zwischen den Umgehungen**

Projekt	Baulänge in m	Fläche in qm	Baukosten RegioConsult	Haushalts- relevante Kosten in Mio. €	Bewertungs- relevante Kosten in Mio. €	Gesamt- projekt- kosten in Mio. €
			in Mio. €			
Handorf	3.200	48.000	16	9,5	9,1	13,6
Telgte	2.400	36.000	12	5,7	5,5	8
Telgte - Warendorf	8.250	61.875	20,63			
Warendorf	9.400	145.700	56,4	48,7	46,7	48,7
Warendorf - Beelen	3.600	27.000	9			
Beelen	4.500	69.750	27	22,6	21,6	22,6
Beelen- Heezebrock	2.100	15.750	5,25			
Herzebrock- Claarholz	9.500	147.250	57	44,2	41,9	44,2
Flächenbedarf	42.950	242.450	203,28	130,7	124,8	137,1
Preisstand 2014			211,4		129,8	

Quelle: Baulängen aus PRINS, *Angaben zum Flächenbedarf BMVI (3/2016):
 Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, Tabelle 9, S. 39. Ausbauabschnitte
 nach Übersichtslageplan Straßen NRW, B54/B64n - G10-NW, BVWP 2015,
 12.11.2013

2.2.3 Nutzeneffekte Reisezeit

Die sehr hohen Nutzeneffekte bei der Reisezeit waren bereits beim BVWP 2003 Gegenstand großer fachlicher Kritik. Im neuen Bewertungsverfahren wurde der implizite Nutzen als neues Element aufgenommen, um den Zusatznutzen durch den induzierten Verkehr abzubilden.

„Bei der Ermittlung der impliziten Nutzendifferenz wird mit Ausnahme des verbleibenden Verkehrs (hier existieren keine impliziten Nutzendifferenzen) nach den gleichen Nutzerreaktionen unterschieden wie bei der Ermittlung des Reisezeitnutzens:

- 1. induzierter Verkehr durch häufigere Fahrten*
- 2. induzierter Verkehr durch veränderte Zielwahl*
- 3. von konkurrierenden Verkehrsträgern verlagerter Verkehr...*



Die Ermittlung der Mengengerüste für die Bewertung der Nutzenkomponenten Reisezeit (NRZ), implizite Nutzendifferenzen (NI) und Zuverlässigkeit (NZ) erfolgt für den aufnehmenden Verkehrsträger Schiene und den aufnehmenden Verkehrsträger Straße in den überregionalen Relationen mit Hilfe eines multimodalen Verkehrsmodells, dass bei der Ermittlung der als Einflussgröße für die Bausteine Routenwahl, Routensplit und Modal-Split benötigten generalisierten Kosten auf die Wertansätze der ökonomischen Bewertung zurückgreift. Dies betrifft die in Kapitel 5.1 dargestellten Zeitwertfunktionen für den gewerblichen und nicht-gewerblichen Personenverkehr und die Funktionen zur Ermittlung der Nutzerkosten aus der VP 2030. Die Validität des Modells zur Wirkungsprognose ist dadurch nachzuweisen, dass der Modal-Split differenziert nach Fahrtzwecken zumindest in Grobrelationen und die Querschnittsbelastungen im Schienennetz (Kantenbelastungen in Personenfahrten/Jahr differenziert nach SPFV und SPNV) gemäß Verkehrsverflechtungsprognose 2030 reproduziert werden können.“¹⁸

Bei der Nutzendefinition ist unklar, ob die Nutzen NRZ und NI trennscharf definiert sind. Die zusätzlichen Nutzen im induzierten Verkehr sind nicht empirisch belegt.¹⁹ Der Parameter Zuverlässigkeit ist nicht ausreichend belegt.

Der Parameter Zuverlässigkeit (NZ) ist ebenfalls nicht ausreichend belegt, zum Teil sind es schwer erfassbare persönliche Bewertungen, wie Reisekomfort u. ä., die hier wertbestimmend angesetzt werden.

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass die hohen Reisezeitnutzen durch eine differenzierte Erfassung der jeweiligen Reisezeitnutzen nach unterschiedlichen Zeitscheiben (Tagesgang) erfolgen muss, da vor allem in den Hauptverkehrszeiten sehr hohe Nutzen entstehen, die während des übrigen Tages bei vielen Projekten nicht gegeben sind.

Es ist weiterhin nicht nachvollziehbar, auf welcher Basis ein multimodales Verkehrsmodell für den BVWP aufgebaut worden sein soll, da ein Marginalmodell verwendet wurde, bei dem anhand von Elastizitäten und Hochrechnungsfaktoren inkrementell vorgegangen wurde. Die Umlegungsrechnungen liegen nicht vor, sodass diese hinsichtlich der Umlegungsgüte nicht beurteilt werden können.

¹⁸ Vgl. Intraplan (2014): Entwurf der NKA-Überprüfung, BVWP 2015, Anhang, S. 82-85.

¹⁹ Vgl. PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 124ff.



Fahrtzwecke nach Grobrelationen bedürfen einer verhaltensbasierten synthetischen Modellprognose, die nicht vorgelegt wurde.

Matrizennachweise für Haus-zu-Haus-Verkehre sowie zu den Nutzerkosten und den induzierten Verkehren liegen nicht vor. Das Konstrukt des impliziten Nutzens bleibt somit eine Black Box.

Auch die Darstellung im Methodenhandbuch zur Modellierung kann dem nicht abhelfen.²⁰

Der implizite Nutzen soll 159,295 Mio. € betragen. Dies entspricht 25,2 % des Gesamtnutzens von 631,3 Mio. €, der für das Gesamtprojekt ermittelt worden ist. Dieser hohe Nutzenbeitrag beim Projekt der B 64 neu zwischen Münster und Rheda-Wiedenbrück verdeutlicht die Fragwürdigkeit dieses neuen Nutzenproduktes, das nicht trennscharf von den übrigen Reisezeitnutzen unterscheidbar ist. Die Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr wurden mit 228 Mio. € berechnet. Dies entspricht 36,1 % des Gesamtnutzens.

Damit ergibt sich durch den impliziten Nutzen und den Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr ein Nutzenbeitrag von 387,3 Mio. €, sodass 61,3 % des Gesamtnutzens auf diese beiden Komponenten zurückgehen.²¹

Nach BVU (2009) fällt das Gewicht der Reisezeitänderung von 1 bei 5 min auf etwa 0,1 bei 1 Minute. Das bedeutet, dass die Reisezeitnutzen aus Reisezeiterparnissen < 1 min vernachlässigbar sind. Die Argumentation, dass diese auf lange Sicht von den Verkehrsteilnehmern genutzt werden, ist wenig überzeugend.

Im Methodenhandbuch zum BVWP wird auf das Forschungsprojekt von Infratest und ETH Zürich verwiesen.²² In diesem Forschungsvorhaben wurden nach Reiseweiten und Fahrtzwecken differenzierte Zeitwerte ermittelt. Die in diesem Forschungsprojekte ermittelten Zeitwerte für die Fahrtzwecke Ausbildung, Arbeit, Einkauf und Privat wurden zu einem gewichteten durchschnittlichen Zeitwert zusammengefasst.²³ Daraus ergeben sich die in Tabelle 7 genannten Zeitwerte. Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass die Anwendung der Zeitwerte nur sinnvoll erfolgen

²⁰ Vgl. PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 63ff.

²¹ Anmerkung: Dieser hohe Anteil resultiert auch aus Verlagerungseffekten von der parallel verlaufenden Bahnstrecke, wodurch es dort zu erheblichen Verlusten kommt, die den Nutzen in einer gesamthaften Betrachtung gegenübergestellt werden müssten.

²² Vgl. PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 96f.

²³ Vgl. PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 96ff.



kann, wenn für den Prognosezeitraum Angaben zu den Entfernungsstufen der Nutzer des zu betrachtenden Straßenabschnitts vorliegen. Es gibt keine Aussagen dazu, ob solche Angaben vorliegen und welche Zeitwerte beim jeweiligen Projekt verwendet wurden.

Tabelle 7: Distanzabhängige Zeitwerte für die nicht geschäftlichen Fahrtzwecke nach Entfernungsstufen

Entfernung [km]	Zeitwert [€/P-Std]	Entfernung [km]	Zeitwert [€/P-Std]	Entfernung [km]	Zeitwert [€/P-Std]	Entfernung [km]	Zeitwert [€/P-Std]
5	4,27	65	9,18	162,5	11,82	425	14,07
15	4,81	75	9,56	187,5	12,24	475	14,42
25	6,41	85	9,94	212,5	12,53	600	14,77
35	7,35	95	10,20	275	12,79	> 600	15,54
45	8,17	112,5	10,66	325	13,17		
55	8,70	137,5	11,18	375	13,71		
55	8,70	137,5	11,18	375	13,71		

Quelle: PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 97

Die im Forschungsprojekt von Axhausen et al. empirisch ermittelten Zeitwerte für den geschäftlichen Verkehr wurden nach den Angaben im Methodenhandbuch mit der Begründung **nicht verwendet**, dass den Befragten nicht der gesamte Ressourcenverbrauch bewusst gewesen sei.

„Lediglich die Werte für den gewerblichen Verkehr liegen unter den Vergleichswerten. Wie bereits im voran gegangenen Abschnitt erwähnt spiegeln diese die subjektive Wertung der Befragten wider ohne gesamtwirtschaftlichen Ressourcenverbrauch komplett zu berücksichtigen.“²⁴

Damit stellt der Gutachter seine Untersuchungsergebnisse selbst in Frage.

Vergleicht man die Zeitwerte des Methodenhandbuches (vgl. nachfolgende Abb. 2, etwa 25 € bei 10 km bis zu etwa 75 € bei 500 km) mit den empirisch ermittelten Zeitwerten des Forschungsprojektes ergeben sich erhebliche Unterschiede. Dagegen

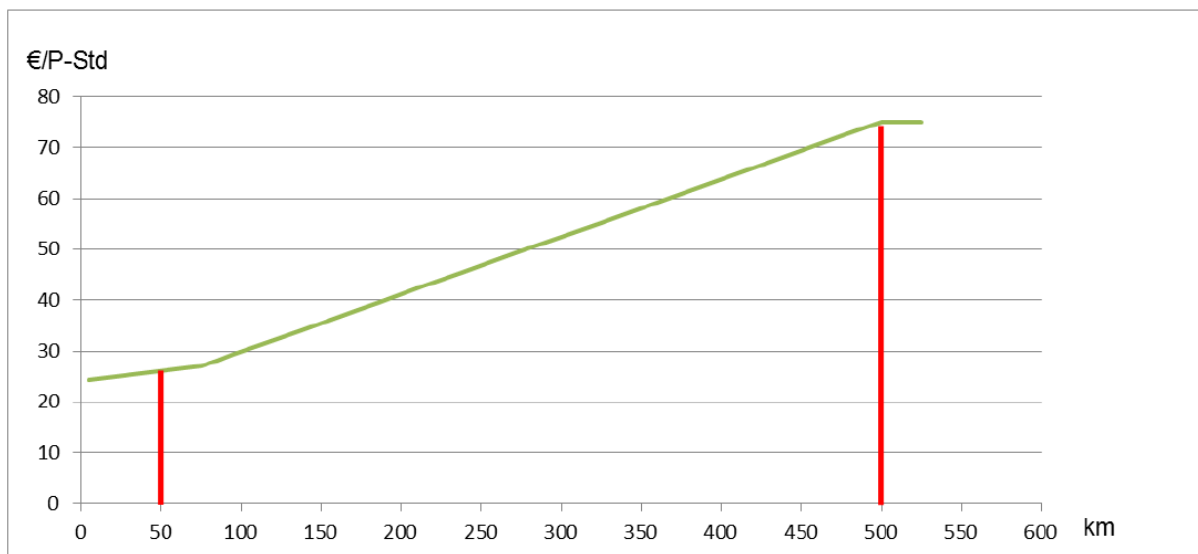
²⁴ Vgl. TNS und IVT der ETH Zürich (2014): Ermittlung von Bewertungsansätzen für Reisezeiten und Zuverlässigkeit auf der Basis eines Modells für modale Verlagerungen im nicht-gewerblichen und gewerblichen Personenverkehr für die Bundesverkehrswegeplanung, S. 120.



betragen die Zeitwerte nach AXHAUSEN bei gewerblichen Fahrten zwischen 4,57 €/h (bis 10 km) und 19,01 € bei 500 km. Das bedeutet, dass die Zeitwerte im MIV (gewerblich) im BVWP 2030 in allen Entfernungsstufen um etwa das Vierfache über den im Forschungsprojekt ermittelten Zeitwerten liegen.²⁵

Das bedeutet, dass man bei der Nutzen-Kosten-Analyse einen wesentlich geringeren Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit ermittelt hätte, wenn die von Axhausen et. al. ermittelten Werte zugrunde gelegt worden wären. Es ist nicht nachvollziehbar, dass im Fall der privaten MIV-Nutzer die Ergebnisse des Forschungsprojekts verwendet werden, im gewerblichen Fall jedoch nicht. Auch aus Abbildung 2 ist erkennbar, dass eine belastbare Bestimmung der Reisezeitnutzen nur dann vorgenommen werden kann, wenn die Zahl der Geschäftsreisenden auf einer Strecke differenziert nach Entfernungsstufen ermittelt wird.

Abbildung 2: Zeitwertfunktion für den Fahrtzweck Geschäft



Quelle: PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 99

Tabelle 8: Geglättete gewichtete Zeitwerte in €/h in Abhängigkeit von der Reiseweite

Zweck	Entfernung in km																			
	> 10	10-20	20-30	30-40	40-50	50-60	60-70	70-80	80-90	90-100	100-125	125-150	150-175	175-200	200-225	225-250	250-300	300-350	350-400	400-450
Gewerblicher Weg	4.57	6.70	8.41	9.41	10.31	10.88	11.40	11.82	12.24	12.53	13.03	13.62	14.36	14.84	15.18	15.48	15.95	16.60	17.06	17.49

²⁵ Vgl. TNS und IVT der ETH Zürich (2014): Ermittlung von Bewertungsansätzen für Reisezeiten und Zuverlässigkeit auf der Basis eines Modells für modale Verlagerungen im nicht-gewerblichen und gewerblichen Personenverkehr für die Bundesverkehrswegeplanung, Abb. 36, Tab. 12-14.



Quelle: TNS und IVT der ETH Zürich (2014): Ermittlung von Bewertungsansätzen für Reisezeiten und Zuverlässigkeit auf der Basis eines Modells für modale Verlagerungen im nicht-gewerblichen und gewerblichen Personenverkehr für die Bundesverkehrswegeplanung, Tab. 14.

2.2.4 Zwischenfazit Nutzen-Kosten-Verhältnis

Berücksichtigt man den impliziten Nutzen nicht, reduziert sich bei den aktualisierten Baukosten das NKV von 5,87 auf 2,7 bzw. 2,31 mit Berücksichtigung der Planungskosten.

Tabelle 9: Nutzen-Kosten-Verhältnis

	Nutzen	Kosten	NKV
Berechnung BMVI	631,3	107,6	5,87
Mit Ersatzinvest. und Planungskosten	631,3	137,1	4,60
Berechnung Baukosten nach RC ohne impliziten Nutzen	472,04	175,14	2,70
Mit Ersatzinvest. / ohne impliziten Nutzen	472,04	204,64	2,31

Quelle: PRINS B 64n, 2016, und eigene Berechnung

Im Folgenden wird eine Sensitivitätsbetrachtung zum NKV durchgeführt, um zu verdeutlichen welche Beiträge einen hohen Einfluss auf die Berechnung haben und um aufzuzeigen, wie sich das NKV bei Ermittlung anderer Kostenansätze bzw. Nutzen verändert.

Berücksichtigt man in einem ersten Schritt auch den Ausbau der Abschnitte zwischen den Ausbauabschnitten Telgte – Warendorf sowie den neuen Ortsumfahrungen Warendorf – Beelen und Beelen – Herzebrock, so ergeben sich Investitionskosten von 203,3 Mio. € bzw. 211,4 Mio. € zum Preisstand 2014. In diesem Fall verringert sich das NKV unter der Annahme sonst konstanter Nutzen auf 2,99.

Ohne Berücksichtigung der impliziten Nutzen und mit Berücksichtigung der Planungskosten (10 % der Baukosten) sowie der Ersatzinvestitionen steigen die Kosten auf 233,7 Mio. €, das NKV verringert sich in diesem Fall auf 1,98.

Aus den Angaben im Projektdossier ist nicht erkennbar, welcher Reisezeitnutzen für den Geschäftsverkehr ermittelt wurde. Dort wird lediglich angegeben, dass wegen der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr -1.67 Mio. Personen-h/ha anfallen. 9 % dieser Stunden werden dem Geschäftsreiseverkehr zugeordnet. Es gibt aber keine Angaben dazu, welcher Nutzen daraus resultieren soll. Aufgrund der



enorm unterschiedlichen Zeitwerte zwischen privater und geschäftlicher Nutzung (s.o.), können die Nutzenbeiträge wesentlich höher sein als jene aus privater Nutzung. Da die geschäftlichen Nutzen unter Bezug auf Axhausen wesentlich geringer sind, wird in dieser Sensitivitätsbetrachtung davon ausgegangen, dass vom gesamten Reisezeitnutzen 30 % abgezogen werden.

Da die negative Betroffenheit der Landwirtschaft nicht berücksichtigt ist, sind die ermittelten Umsatzverluste von 39,28-52,45 Mio. € für die betrachtete Nutzungsdauer von 24 Jahren zusätzlich zu berücksichtigen. Nimmt man den Mittelwert des Intervalls sinkt das NKV auf 1,5.

Das Projekt wäre damit gerade noch bauwürdig, müsste aber nach HASSHEIDER (BMVI) in eine Sensitivitätsprüfung, ob die Bauwürdigkeit noch gegeben ist.²⁶

„Der NABU begrüßt ausdrücklich, dass bei Projekten deren Nutzen-Kosten-Verhältnis nur knapp über 1 liegt, entsprechende Sensitivitätsberechnungen angestellt werden sollen. Dabei muss auch der Vorgabe der BVWP-Grundkonzeption Rechnung getragen werden, alternative Projekte verkehrsträgerübergreifend unter Berücksichtigung der Interdependenzen im Rahmen einer Verkehrsmodellrechnung zu betrachten.“²⁷

Tabelle 10: Nutzen-Kosten-Verhältnis mit Zwischenabschnitten der B64

	Nutzen	Kosten	NKV
Berechnung RegioConsult	631,3	211,40	2,99
mit Planungskosten	631,3	232,55	2,71
Mit Planungskosten und Ersatzinvest. / ohne impliziten Nutzen	472,04	238,95	1,99
Mit Planungskosten und Ersatzinvest. / ohne impliziten Nutzen, abzüglich Negativnutzen für die Landwirtschaft sowie 30 % Reisezeitnutzen	357,77	238,95	1,50

Quelle: PRINS B 64n, 2016, und eigene Berechnung

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass Angaben zu den hohen Reisezeitnutzen unterlegt sein müssen durch eine differenzierte Erfassung der jeweiligen Reisezeitnutzen nach unterschiedlichen Zeitscheiben (Tagesgang), da nur in den

²⁶ Vgl. mündliche Anhörung vom 11.09.2014 des BMVI zur Verkehrsprognose.

²⁷ Vgl. RegioConsult (2014): Bundesverkehrswegeplan 2015 Stellungnahme zum Vortrag von Intraplan vom 11.9.2014 zur Verkehrsprognose 2030, S. 15, i. a. des NABU-Bundesverbandes.



Hauptverkehrszeiten hohe Nutzen entstehen, die während des übrigen Tages nicht gegeben sein werden. Dabei ist auch in die Berechnung einzustellen, dass sich der Weg zwischen Münster und Rheda-Wiedenbrück durch die Umfahrungen von Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz um insgesamt etwa 6,5-7,2 km²⁸ verlängert. Weiter ist zu berücksichtigen, dass es durch die kurzen Ausbaustrecken bei Handorf und Telgte beim Übergang in die zweispurigen Bestandsstrecken in den Hauptverkehrszeiten zu Rückstau kommen kann, wodurch die tatsächlichen Reisezeitgewinne deutlich geringer ausfallen.

Die derzeitige Reisezeit von 66-67 Minuten von Münster nach Rheda-Wiedenbrück über Beckum oder Everswinkel wird aber mit den Umgehungen nicht erreicht werden, da heute die Fahrzeit in der Hauptverkehrszeit bis zu 80 Minuten beträgt. Es ist nicht zu erwarten, dass durch die B 64n eine Fahrtzeitreduzierung von 13-14 Minuten erreicht werden kann. Dies liegt auch an den Anschlüssen zwischen den Umgehungen und der Bestandsstrecke.

2.2.5 Verkehrssicherheit

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit ist die Frage zu stellen, inwieweit Nutzeneffekte richtig abgebildet werden, da die Verkehrssicherheit in den Ortsdurchfahrten von Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz zwar durch die eintretende Entlastung verbessert wird, gleichzeitig aber durch das hohe Geschwindigkeitsniveau und den Gefahrenpunkt des Richtungswechsels (fehlende Richtungstrennung) beim 2+1-Querschnitt schwerere Unfälle auftreten.²⁹

2.2.6 Alternativenbetrachtung zur Bahnstrecke

Es ist nicht erkennbar, dass die übergeordneten Ziele des BVWP 2030 „Erhaltung und Modernisierung der Substanz“ und die „Verlagerung auf Teilnetze und Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit“ durch das Gesamtprojekt erfüllt werden.³⁰ Denn dann hätte der Ausbau der bestehenden Bahnstrecke geprüft werden müssen. Die Ergebnisse der NKA für den Ausbau der Bahnstrecke, hätten dann um die o. g. Fehler der NKA-Berechnung für die Bundesstraße korrigiert

²⁸ Vgl. Angaben in den Projektdossiers und die Entfernungsangaben von Straßen NRW für die Umgehungen.

²⁹ Vgl. Mediation B10, 2004, Manns-Ing.: Vortrag zur Verkehrssicherheit, Folie 9.

³⁰ Vgl. PFV (2016): Methodenhandbuch zum BVWP 2030, S. 30, Tab. 1: Übergeordnete und abgeleitete Ziele bzw. Lösungsstrategien für den BVWP 2030.



werden müssen und anschließend in einer Alternativenbetrachtung gegenübergestellt werden müssen.³¹

2.2.7 Flächenverbrauch als Negativnutzen für die Landwirtschaft

Der durch den erheblichen Flächenverbrauch entstehende Negativnutzen für die Landwirtschaft infolge der Flächenbelegung wird ebenfalls nicht berücksichtigt. Dieser ist in die NKA einzubeziehen. Es ist davon auszugehen, dass ein erheblicher Negativnutzen bei der Landwirtschaft auftreten wird.

2.2.8 Zeitraum der Nutzenberechnung

Bezogen auf den Zeitraum der Nutzenberechnung wird im Methodenhandbuch zum BVWP ausgeführt:

„Für die drei Phasen des Betrachtungszeitraums werden zunächst die jährlichen Nutzen und Kosten berechnet. Die nachfolgende Abbildung 6 verdeutlicht dieses Grundprinzip. Im Beispiel wird von einer siebenjährigen Planungsphase, einer dreijährigen Bauphase und einer 26jährigen Betriebsphase ausgegangen. Sofern es sich um ein Straßenprojekt handelt, umfasst die Planungsphase die Bauphase.“³²

Im Projektdossier wird für die B 64n dagegen von einer 42-jährigen Betriebsphase ausgegangen. Das bedeutet, dass für jedes Einzelprojekt offenbar spezifische Betriebsphasen berechnet wurden, sodass eine Vergleichbarkeit mit anderen Projekten nicht gewährleistet ist.³³ Es ist unklar, ob bei den Berechnungen berücksichtigt wurde, dass nach 42 Jahren fast alle Anlagen abgängig sind und daher nach Ablauf des angenommenen Nutzungsberechnungszeitraums vollständig ersetzt werden müssen.

³¹ Vgl. PFV (2016): Methodenhandbuch zum BVWP 2030, S. 30, Tab. 1: Übergeordnete und abgeleitete Ziele bzw. Lösungsstrategien für den BVWP 2030.

³² Vgl. PTV (2016). Methodenhandbuch zum BVWP 2030, Tab. 5., S. 54 und Abb. 6, S. 56

³³ Vgl. PTV (2016). Methodenhandbuch zum BVWP 2030, S. 30, Tab. 1: Übergeordnete und abgeleitete Ziele bzw. Lösungsstrategien für den BVWP 2030. S. 56 sowie Tab. 5.

**Tabelle 11: Nutzungsdauern der Anlagen bei der Straße**

Anlagenteile	Nutzungsdauer [Jahre]	Annuitätenfaktor $a_{\text{Anlagenteil}} [-]$
Untergrund, Unterbau, Entwässerung	90	0,02178
Oberbau	25	0,04943
Brücken	50	0,02985
Stützwände	50	0,02985
Tunnel	50	0,02985
Schallschutz	50	0,02985
Sonstige Bauwerke	50	0,02985
Ausstattung	10	0,10959
Sonstige besondere Anlagen und Kosten sind nach Erfahrung anzusetzen, im Mittel ca. 20 Jahre**	**20	0,05940

Quelle: PTV, 2016, Methodenhandbuch zum BVWP 2015, S. 54

2.2.9 Kritik des Bundesrechnungshofs an der Ableitung der Kostensätze

Auch aus dem aktuellen Bericht des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vom 23.3.2016 geht hervor, dass **zu den Investitionskosten keine belastbaren Daten** vorliegen, die eine zuverlässige Abschätzung der Kosten ermöglichen. Zur Plausibilisierung der Investitionskosten wird ausgeführt:

„Das BMVI beauftragte ein Büro, ein Verfahren zur Plausibilisierung der von den Ländern angemeldeten Investitionskosten zum BVWP 2030 zu entwickeln. Basis hierfür sollten die Kosten bereits fertiggestellter Straßenbauprojekte (Vergleichsprojekte) sein.

Das Büro berechnete auf Grundlage der Vergleichsprojekte für unterschiedliche Straßenquerschnitte Kostenober- und Kostenuntergrenzen (Vergleichskosten). Wenn die von den Ländern angemeldeten Investitionskosten innerhalb oder oberhalb der jeweiligen Vergleichskosten lagen, sollten sie als plausibel eingestuft werden.



[...]Wie das Büro die Vergleichskosten im Detail hergeleitet und berechnet hatte, war darin nicht dargelegt. Auch das BMVI konnte dem Bundesrechnungshof dies nicht erläutern.“³⁴

*„[...] Für das Herleiten der Vergleichskosten sollten fertiggestellte Straßenbauprojekte als Datengrundlage verwendet werden. Dazu fragte das **BMVI** von den Ländern Daten zu 148 Projekten ab. Diese meldeten jedoch nur Daten zu 78 Projekten. Für das Gutachten konnten davon lediglich 54 Projekte verwertet werden.“³⁵*

Diese Vorgehensweise wird vom Bundesrechnungshof als sehr bedenklich bewertet, denn dadurch, dass das BMVI diese Daten nicht kannte, **konnte es deren Qualität und Richtigkeit nicht bewerten.** „Auch dadurch ist die Verlässlichkeit der hergeleiteten Vergleichskosten fragwürdig.

Darüber hinaus hält es der Bundesrechnungshof nicht für hinnehmbar, dass das BMVI nicht sichergestellt hat, dass dem Büro ausschließlich Daten von schlussgerechneten Projekten gemeldet wurden. Nur bei schlussgerechneten Projekten sind alle Nachträge und damit alle Kosten bekannt. Für die Plausibilisierung der angemeldeten Straßenbauprojekte ist daher das Herleiten von Vergleichskosten auf der Basis schlussgerechneter Leistungen unabdingbar.“³⁶

Diese Bewertung des Bundesrechnungshofes zeigt, dass **überhaupt keine belastbaren Datengrundlagen für die Ermittlung der tatsächlichen Investitionskosten vorliegen.**

Wie wenig belastbar eine solche Vorgehensweise ist, zeigt das Fallbeispiel der A 44 Kassel – Wommen, wo die Baukostensteigerung in den Abschnitten der VKE 1-33 bei etwa 50 % liegt und ständig Nachträge von den Baufirmen eingereicht werden müssen wegen unauskömmlicher Baukostenkalkulation. In der VKE 20 Hessisch-Lichtenau wurden Gesamtkosten nur für den Bund von 93,1 Mio. € im Vergleich zu 44,7 Mio. € (Kostenansatz 2001) ermittelt.³⁷ Die A 44

³⁴ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 8

³⁵ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 9

³⁶ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 9, 10

³⁷ Vgl. BT-DS-Nr. 80/5018, S. 6 sowie BT-DS-Nr. 18/5989, S. 7.



ist nur ein Beispiel unter vielen, wie die Bundestagsdrucksache Nr. 18/5989 zeigt.

Weiter ist zu bemängeln, dass die nach der Plausibilisierung von einigen hundert Projekten ermittelten Untergrenzen für die Gesamtkosten durch das BMVI um 15 % abgesenkt wurden. Ursprünglich war es geplant die Projekte, bei denen die Kosten unterhalb der Untergrenze lagen, mit der jeweiligen Straßenbauverwaltung zu besprechen und ggf. zu ändern (sogenannte Rückschleifen).³⁸

Durch die Senkung der Untergrenzen um 15 % wurde lediglich die Zahl der Rückschleifen verringert und mit hoher Wahrscheinlichkeit verhindert, dass zahlreiche Projekte mit völlig unrealistischen Kostenangaben überprüft wurden. Davon ist auszugehen, denn der Bundesrechnungshof weist darauf hin, dass das BMVI keine fachlichen Gründe für seine Vorgehensweise nennen konnte.³⁹ Der Bundesrechnungshof führt dazu aus:

„Durch das nachträgliche Herabsetzen der Kostenuntergrenzen wurden Projekte als plausibel eingestuft, obwohl ihre Kosten unterhalb der gutachterlich ermittelten Untergrenzen lagen. Für den Bundesrechnungshof ist dieses Vorgehen insbesondere deshalb unverständlich, weil sich die Festlegung des BMVI nicht auf fachliche Argumente stützte und willkürlich erscheint.“⁴⁰

Diese Vorgehensweise ist nicht akzeptabel, denn durch das Absenken der Kostenuntergrenzen werden **Projekte als plausibel eingestuft, deren Kosten nach dem Plausibilisierungsverfahren zu gering** waren.

„Damit hat das BMVI sein Ziel, die Verlässlichkeit und die Vergleichbarkeit der NKV der gemeldeten Projekte untereinander zu verbessern, nur teilweise erreicht.“⁴¹

³⁸ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 11

³⁹ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 12

⁴⁰ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 12

⁴¹ Vgl. BRH (2016): Bericht nach § 88 Abs. 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 13



2.2.10 Fazit zum NKV

Aufgrund der Mängel ist festzustellen, dass das NKV überhöht ist und korrigiert werden muss. Dies betrifft die Frage der Baukosten, die Berücksichtigung der Planungskosten, des negativen Nutzens für die Landwirtschaft und der Monetarisierung der Eingriffe in Natur und Landschaft.

Berücksichtigt man den impliziten Nutzen nicht, reduziert sich bei den aktualisierten Baukosten das NKV von 5,87 auf 2,7 bzw. auf 2,31 bei Berücksichtigung der Planungskosten. Bei vollständiger Berücksichtigung der o. g. Positionen ist von einem noch niedrigeren NKV auszugehen.

Berücksichtigt man noch den Ausbau der Abschnitte zwischen den Aus- bzw. Neubauabschnitten Telgte – Warendorf sowie Warendorf – Beelen und Beelen – Herzebrock, so ergeben sich Investitionskosten von 203,3 Mio. € bzw. 211,4 Mio. € zum Preisstand 2014. Dies ergibt ein NKV von 2,99.

Als Ergebnis einer Sensitivitätsbetrachtung zum NKV ist festzuhalten, dass ohne Berücksichtigung der impliziten Nutzen und mit Berücksichtigung der Planungskosten (10 % der Baukosten) sowie der Ersatzinvestitionen die Kosten auf 233,7 Mio. € steigen, das NKV verringert sich in diesem Fall auf 1,98.

Berücksichtigt man zusätzlich die negative Betroffenheit der Landwirtschaft und einen Abschlag für die zu hohen Reisezeitnutzen, so sinkt das NKV auf 1,5.

2.3 Ziel: Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft

Die **Zielformulierung**⁴² ist unzureichend und die Ziele werden nicht priorisiert. Vor allem fehlt beispielsweise beim übergeordneten Ziel „**Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft**“, ein daraus abgeleitetes Ziel, das konsequenterweise lauten müsste: „Vermeidung einer hohen Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen und Natura 2000–Gebieten“.⁴³

Für das Gesamtprojekt der B64n wird im Umweltbeitrag Teil 2 eine Flächeninanspruchnahme von 86,4 ha angegeben.⁴⁴

⁴² Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 5

⁴³ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 5

⁴⁴ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64_B51-G10-NW/B64_B51-G10-NW.html#h1_umwelt



Um diesen Wert zu überprüfen, hat RegioConsult ein vergleichbares Projekt herausgesucht, das eine ähnliche Größenordnung hat. Es handelt sich um die Ortsumfahrung der B252n, Lahntal – Münchhausen nördlich von Marburg, diese hat im Bereich des dort vorgesehenen abschnittsweisen Neubaus mit drei Streifen eine Baulänge von etwa 17,5 km. Daraus resultieren die in Tabelle 12 angegebenen Flächenverluste von insgesamt 307,6 ha (vorhabenbedingt beeinträchtigte Fläche und Kompensationsbedarf).

Tabelle 12: Flächenverlust für eine dreispurige OU am Beispiel der B252n Lahntal - Münchhausen

Tabelle 21: Quantitative Darstellung des Eingriffs und des nach Kap. 6.3.7 ermittelten Kompensationsbedarfs.

Vorhabenbedingt beeinträchtigte Fläche (Wertbetrachtung der Schutzgüter Boden, Wasser, Flora und Fauna); Differenzierung nach den verschiedenen Eingriffskategorien (* ¹ bis * ³) in (ha)						Bewertung der Eingriffsintensität und Verrechnung des Kompensationsbedarfs gemäß Kap. 6.3.7						Kompensationsbedarf (ha)					
Totalverlust * ¹	Trassennebenanlage * ²	Bau * ³	Betrieb * ⁴	Boden / Wasser	Summe Eingriffsfäche							Totalverlust * ¹	Trassennebenanlage * ²	Bau * ³	Betrieb * ⁴	Boden / Wasser	Summe Kompensationsbedarf
34,023	75,946	18,085	53,627	14,546	196,237	Multiplikationsfaktor 0 bis 3						39,707	40,156	10,921	13,528	7,058	111,585*

*¹ : Totalverlust durch Trasse und Nebenanlagen

*² : Beeinträchtigung durch Böschungen, RRB, Mulden, Erdwälle und Bodendeponien

*³ : Baustraßen

*⁴ : Betriebsbedingte Beeinträchtigung in der Zone 1 (25m-Streifen beiseitig der Trassenränder), ARGE EINGRIFF-AUSGLEICH NRW (1994)

* : Der Kompensationsbedarf für Beeinträchtigung der Schutzgüter Landschaftsbild/ Erholung, Klima/ Luft und Fauna (Zerschneidungswirkung) wurde an dieser Stelle noch nicht berücksichtigt

Quelle: LBP B252n, 2011, S. 213

Orientiert man sich an diesem Projekt, so ist für die OU Warendorf mit einer zu erwartenden Baulänge von 9,4 km etwa die Hälfte des in Tabelle 8 genannten Flächenbedarfs anzunehmen.

Im Vergleich entsteht für die B252n insgesamt ein Flächenbedarf von 307,8 ha. Übertragen auf die 9,4 km lange OU Warendorf, wären dies 165,7 ha.

Im Umweltbericht⁴⁵ werden von Bosch + Partner für die 28,2 km⁴⁶ lange Ortsumgehungskette nur 86,4 ha Flächeninanspruchnahme angegeben, davon sind 58,1 ha Vorrangflächen des (Kultur-) Landschaftsschutzes, 0,2 ha UFR-Kernräume, 0,8 ha UFR-Großräume und 0,7 ha Großsäuger-Lebensräume von dem Gesamtprojekt betroffen.⁴⁷ Die Angaben im Umweltbericht und auch im Umweltbeitrag Teil 2 berücksichtigen nicht die erforderlichen Flächen für Ausgleichsmaßnahmen und Kompensation. Das Kriterium 2.5

⁴⁵ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, Anhang 1

⁴⁶ Anmerkung: Die Gesamtlänge wird im Umweltbericht mit 28,2 km angegeben im Projektdossier des PRINS dagegen mit 29 km.

⁴⁷ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64_B51-G10-NW/B64_B51-G10-NW.html#h1_umwelt



Flächeninanspruchnahme berücksichtigt nur die überschlägige Abschätzung der Brutto-Flächeninanspruchnahme des Verkehrsweges einschließlich aller Verkehrsbegleitflächen (versiegelte und nicht versiegelte Verkehrsflächen einschl. Böschungsflächen, Dämme, Einschnitte).⁴⁸

2.3.1 Flächenbedarf

Nachfolgend wird der Flächenbedarf für den geplanten Ausbau von 2 auf 4 Fahrspuren zwischen Münster und Telgte sowie für die drei geplanten Ortsumgehungen Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz berechnet.

Tabelle 13: Flächenberechnung für Trassenbau und Ausgleichsmaßnahmen

Projekt	Baulänge in m	Querschnitt: Annahmen bei Ausbau + 15m bei Neubau RQ 15,5 von 28,5m*	Ausgleichs- bedarf (2fach)	Flächenbedarf insgesamt in ha
Handorf (Erweiterung auf 4 Spuren)	3.200	48.000	96.000	14,40
Telgte (Erweiterung auf 4 Spuren)	2.400	36.000	72.000	10,80
Warendorf (3streifig Neubau)	9.400	267.900	535.800	80,37
Beelen (3streifig Neubau)	4.500	128.250	256.500	38,48
Herzebrock-Clarholz (3streifig Neubau)	9.500	270.750	541.500	81,23
Flächenbedarf	29.000	750.900	1.501.800	225,27
Flächeninanspruchnahme bei Ausgleichsbedarf 3 fach				
Handorf (Erweiterung auf 4 Spuren)	3.200	48.000	96.000	19,20
Telgte (Erweiterung auf 4 Spuren)	2.400	36.000	72.000	14,40
Warendorf (3streifig Neubau)	9.400	267.900	535.800	107,16
Beelen (3streifig Neubau)	4.500	128.250	256.500	51,30
Herzebrock-Clarholz (3streifig Neubau)	9.500	270.750	541.500	108,30
Flächenbedarf	29.000	750.900	1.501.800	300,36

Quelle: Baulängen aus PRINS, *Angaben zum Flächenbedarf BMVI (3/2016):
Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, Tabelle 9, S. 39.

Als Ergebnis der Flächenberechnung ist festzuhalten, dass durch die Trasse und die Nebenanlagen 75,1 ha Fläche unmittelbar beansprucht werden. Wenn man von einem doppelt so hohen Bedarf an Ausgleichsflächen im Vergleich zum direkten Flächenbedarf durch die Trasse ausgeht, ergibt sich ein **Flächenbedarf von**

⁴⁸ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 26.



225,27 ha, bei einem dreimal so hohen Bedarf an Ausgleichsflächen von 300,36 ha. Diese Berechnung berücksichtigt noch nicht den Flächenbedarf, der sich durch den Betrieb ergibt (vgl. das Beispiel in Tab. 12). **Sie zeigt, dass der Umweltbeitrag die tatsächliche Flächeninanspruchnahme massiv unterschätzt und keine geeignete Grundlage für die Beurteilung der Flächeninanspruchnahme ist.**

Berücksichtigt man auch die Abschnitte zwischen den Aus- und Neubaumaßnahmen der B 64n, so ergibt sich der in Tabelle 14 genannte Flächenverbrauch.

Tabelle 14: Flächenberechnung für Trassenbau und Ausgleichsmaßnahmen mit Zwischenabschnitten der B 64n

Abschnitt	Baulänge in m	Bedarf* für Trasse in qm	Ausgleichs- bedarf in qm	Fläche insges. in qm
Handorf	3.200	48.000	96.000	144.000
Telgte	2.400	36.000	72.000	108.000
Telgte - Warendorf	8.250	61.875	123.750	185.625
Warendorf	9.400	267.900	535.800	803.700
Warendorf - Beelen	3.600	27.000	54.000	81.000
Beelen	4.500	128.250	256.500	384.750
Beelen-Heezebrock	2.100	15.750	31.500	47.250
Herzebrock-Claarholz	9.500	270.750	541.500	812.250
Flächenbedarf	42.950	855.525	1.711.050	2.566.575

Quelle: Baulängen aus PRINS, *Angaben zum Flächenbedarf BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, Tabelle 9, S. 39; Ausbauabschnitte nach Übersichtslageplan Straßen NRW, B54/B64n - G10-NW, BVWP 2015, 12.11.2013, Anmerkung: Querschnitt: Annahmen: bei Ausbau + 7,5/15m (1/2 FS), bei Neubau RQ 15,5 von 28,5m

Der Flächenverbrauch erhöht sich in diesem Fall auf 85,6 ha, die Ausgleichsflächen auf 171,1 ha. Insgesamt beträgt der zu erwartende Flächenverbrauch 256,7 ha. Die Zwischenabschnitte werden zusätzlich mindestens 31,4 ha Fläche benötigen.

Im hessischen Beispiel der B 252 ergibt sich bei 17,45 km Strecke ein Flächenbedarf von 34 ha für die Trasse, von 76 ha für die Nebenanlagen und weitere Bereiche (vgl. Tab. 10). Insgesamt rechnet Hessen Mobil mit 196 ha Flächeninanspruchnahme inkl. Betroffenheit für Bau, Betrieb, Boden und Wasser sowie zusätzlich von 111,4 ha für den Kompensationsbedarf.



Wenn man davon ausgeht, dass die Flächenberechnung der Hessischen Straßenbauverwaltung für die B252n-Trasse und die benötigten Nebenflächen stimmig ist, so ergibt sich daraus ein Flächenbedarf von 17,63 ha je bau-km. Überträgt man die Verhältnisse 1:1 auf das Fallbeispiel der B 64 ergibt sich daraus ein Flächenbedarf von 511,19 ha (vgl. Tab. 10).

Bosch + Partner haben die Flächeninanspruchnahme im Kriterium 2.5 exakt definiert, indem dort auf die überschlägige Bruttoflächeninanspruchnahme des Verkehrsweges einschließlich aller Verkehrsbegleitflächen abgestellt wird (versiegelte und nicht versiegelte Verkehrsflächen einschließlich Böschungsflächen, Dämme und Einschnitte) hingewiesen wurde.⁴⁹ Das bedeutet, dass Bosch + Partner keine Kompensationsflächen berücksichtigt haben. Diese machen im Fallbeispiel B252n 6,38 ha je bau-km aus und entsprechen 36,2 % der Gesamtfläche. Statt der angegebenen 86,2 ha ist auf Basis des Fallbeispiels der B 252 ohne die Kompensationsflächen von 326 ha (468 ha mit den Abschnitten zwischen den Umgehungen) Flächenverbrauch auszugehen (vgl. Tab. 15).

Tabelle 15: Flächenbedarf der B 252 übertragen auf die B 64n (mit Zwischenabschnitten)

B252n	Fl.-Bedarf in ha	Kompensationsbedarf in ha	ha/bau-km
Trasse	34,023	39,707	
Nebenanlagen	75,946	40,156	
Bau	18,085	10,921	
Betrieb	53,627	13,528	
Boden, Wasser	14,546	7,058	
Summe	196,227	111,37	17,627
Flächenbedarf B64n bei 17,627 ha/bau-km	511,193 (733,96)		
Flächenbedarf ohne Ausgleichsflächen bei 11,245 ha/bau-km	326,108 (468,22)		

Quellen: Umweltbericht, S. 240, Projektdossier B64n und LBP B252n, 2011, S. 214
Berechnung für B 252 ohne Anschlüsse, bei dieser Planung ist nur auf 4 km ein dreistreifiger Querschnitt geplant, d. h. der tatsächliche Flächenbedarf kann bei der B 64 noch höher sein.

⁴⁹ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 26.



Die aus dem Flächenverlust für die Landwirtschaft resultierenden Umsatzverluste sind in Tabelle 16 berechnet:

Tabelle 16: Umsatzverluste für die Landwirtschaft (mit Zwischenabschnitten)

Projekt	Baulänge in m	Fläche durch Trasse	Verlust insg. in qm		Umsatzverlust	
			2-facher Ausgleich	3-facher Ausgleich	bei 2-fachem Ausgleich	bei 3-fachem Ausgleich
Handorf	3.200	48.000	144.000	240.000	103.507,2	172.512,0
Telgte	2.400	36.000	108.000	180.000	77.630,4	129.384,0
Telgte - Warendorf	8.250	61.875	185.625	309.375	133.427,3	222.378,8
Warendorf	9.400	267.900	803.700	1.339.500	577.699,6	962.832,6
Warendorf - Beelen	3.600	27.000	81.000	135.000	58.222,8	97.038,0
Beelen	4.500	128.250	384.750	641.250	276.558,3	460.930,5
Beelen-Heezebrock	2.100	15.750	47.250	78.750	33.963,3	56.605,5
Herzebrock- Claarholz	9.500	270.750	812.250	1.353.750	583.845,3	973.075,5
Flächenbedarf	42.950	855.525	2.566.575	4.277.625	1.844.854,1	3.074.756,9
Summen in €					44.753.379,0	74.588.964,9

Quelle: eigene Berechnungen auf Basis der LW-Kammer NRW

Danach ergeben sich 44,75 Mio. € bei Ansatz des zweifachen Ausgleiches zum Trasseneingriff und 74,6 Mio. € bei dreifachem Ausgleich auf den im Projektdossier angegebenen Nutzungszeitraum von 24 Jahren. Die jährlichen Verluste betragen 1,84 bzw. 3,07 Mio. €. Berücksichtigt man nur die im Prins angegebenen Abschnitte ergeben sich Umsatzverluste von 39,28 bis 52,45 Mio. €. Bei Ansatz der maximalen Umsatzverluste von 74,59 Mio. € sinkt das NKV auf 1,38.

Aus den Angaben von Tabelle 13 im Vergleich zu Tabelle 15 wird deutlich, dass die Angaben von Tabelle 13 als Mindestangaben zu betrachten sind. Das bedeutet, dass auch unter Berücksichtigung dieser noch zu geringen Angaben die Flächeninanspruchnahme im Umweltbeitrag Teil 2 des BVWP um das 2,6 bis 3,5-fache unterschätzt wird.

Auf Basis welcher Methodik und Bewertung die Mittelaufteilung hinsichtlich der ermittelten Summe der CO₂-Emissionen erfolgte, ist unklar.



Insgesamt ist nicht absehbar, wie das Planungsziel der BVWP, die Flächeninanspruchnahme von Natur und Landschaft zu begrenzen bzw. weiteren Verlust von unzerschnittenen Räumen zu begrenzen, erreicht werden soll.⁵⁰

Darüber hinaus ist der für das erforderliche parallele Ausgleichswegenetz benötigte Flächenverbrauch zu berücksichtigen.

2.3.2 Schutzgut Kultur, Kloster, Baudenkmäler

Das Kloster Clarholz wurde im 12. Jahrhundert bewusst am östlichen Rand der Axtbachniederung angelegt. Die Prämonstratenser waren seinerzeit mit den Zisterziensern Pioniere im Gewässerbau. Zum Kloster gehörten die drei von Laienbrüdern bewirtschafteten „Grangien“ (Meierhöfe) Westhoff, Osthoff und Vissing (=Fischerei des Klosters). Am Westhoff gab es eine (erhaltene) Mühle, die vom Axtbach durch einen Mühlengraben gespeist wurde.

Die Beeinträchtigung und Zerschneidung zweier bedeutsamer Ensembles von zueinander in Beziehung stehenden Baudenkmälern (Klosteranlage und Hofstelle Pavenstädt-Westhoff mit zusammen über 20 denkmalgeschützten Bauten) durch die hier in Hochlage geplante B 64 n wird in Kauf genommen.⁵¹ Das Westfälische Amt für Denkmalpflege hatte dies scharf kritisiert.⁵²

Die besonders schützenswerte Prämonstratenser-Klosteranlage in Clarholz am östlichen Rand der Axtbachniederung wird im Umweltbericht nicht thematisiert. Ohne jede Wahrnehmung der hier besonders sensiblen historischen Kulturlandschaft sind in der Gemarkung Clarholz auf engem Raum 12 neu- bzw. auszubauende Brückenkonstruktionen geplant.

Das Naturdenkmal im Blinden Busch wird ebenfalls nicht erwähnt.

2.4 Einstufung der Projekte

Projekte werden nach den Angaben im Bericht *„nur dann in den VB-E eingestuft, wenn sie **keine hohe Umweltbetroffenheit** aufweisen bzw. wenn naturschutzfachliche Probleme bereits umfassend in Planfeststellungsverfahren*

⁵⁰ Vgl. PFV (2016): Methodenhandbuch zum BVWP 2030, S. 30, Tab. 1: Übergeordnete und abgeleitete Ziele bzw. Lösungsstrategien für den BVWP 2030.

⁵¹ Vgl. Johannes Meier (2010): Klöster und Landschaft. Das kulturell-räumliche Erbe der Orden, S. 61-102.

⁵² Vgl. Johannes Meier (2010): Klöster und Landschaft. Das kulturell-räumliche Erbe der Orden, S. 82-83.



abgearbeitet wurden.“⁵³ Eine **Abwertung** von Projekten des VB in den weiteren Bedarf geschieht aufgrund großer naturschutzfachliche Probleme jedoch offensichtlich nicht. Zumindest gibt es dazu keine präzisen Angaben.⁵⁴ Dadurch kann das formulierte **Ziel „Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft“ nicht erreicht werden.**

2.5 Interdependenzen Straße/Schiene

Der durch den BVWP geplante engpassbezogene Ausbau ist grundsätzlich zu begrüßen. Die Größenordnung der vermiedenen LKW-Fahrten: *„Die zusätzlichen Kapazitäten führen zu einer stärkeren Nutzung der Bahn, so dass über 1 Mrd. Pkw-km sowie über 780.000 Lkw Fahrten pro Jahr mit einer Fahrleistung von 529 Mio. Lkw-km vermieden werden.“*⁵⁵ fällt allerdings relativ gering aus, sodass geprüft werden muss, woran dies liegt.

Interdependenzen wurden zwar intramodal und intermodal ermittelt, aber nicht nachvollziehbar auf Gesamtplanebene dargestellt. Die Wirkung wurde mit 1 bis 3 % beziffert,⁵⁶ was sehr gering erscheint. Offenbar wurde die Methodik seit Vorlage des Forschungsberichts „Beurteilung alternativer Verkehrswegeprogramme“ von INTRAPLAN und BVU aus dem Jahr 1996 nicht weiter entwickelt.⁵⁷ Mit Hilfe des dort entwickelten Modells soll es möglich gewesen sein, die Interdependenzen zwischen den Veränderungen der Verkehrsströme und Transportmengen der Verkehrsträger abzubilden. Die Gesamtwirkungen für das simultan betrachtete Schienen- und Straßennetz im Bundesgebiet wurden mit 0,1-1 % berechnet. Bei regionalen Wirkungsbetrachtungen ergaben sich zum Teil wesentlich höhere Effekte, z. B. eine Abnahme von 4 % der beförderten Bahnmenge (Zugzahlen) bei Wegfall der NBS Köln-Rhein-Main. Regionale Auswirkungen standen aber nicht im Fokus der Arbeiten.

Die aktuellen Arbeiten zum BVWP 2030 wurden bislang nicht offengelegt, sodass nicht beurteilt werden kann, ob die Methodik weiterentwickelt wurde und damit auch die regionalen Effekte in ausreichender Detaillierung abbildbar sind. Angesichts der kreisbezogenen Matrizen von ITP darf dies bezweifelt werden.

⁵³ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 11

⁵⁴ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 64f.

⁵⁵ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 16

⁵⁶ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 128f.

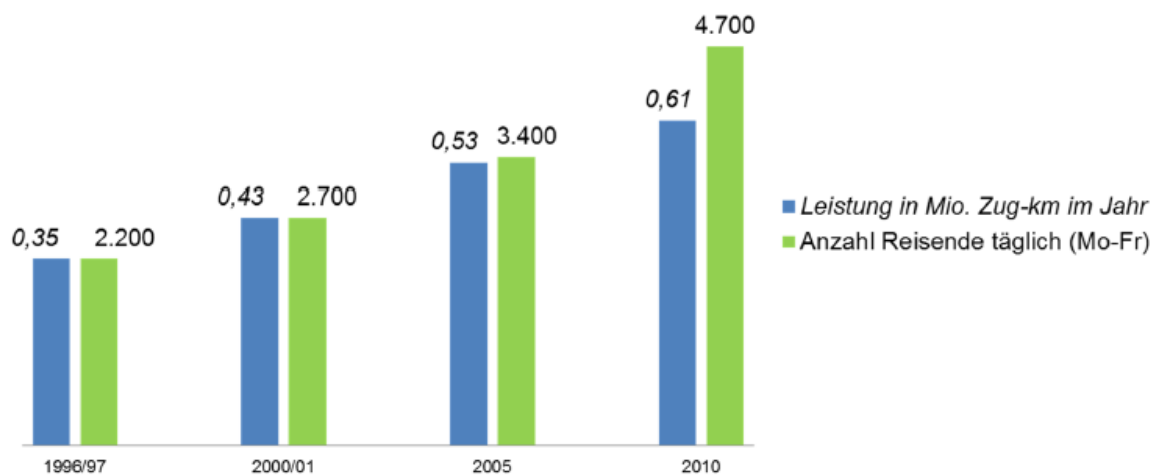
⁵⁷ Vgl. ITP und BVU (1996): Beurteilung alternativer Verkehrswegeprogramme, FP 90393/93 des BMV, S. 117.



Für die Bahnstrecke Münster – Rheda-Wiedenbrück/Bielefeld **wurde keine Interdependenzberechnung** durchgeführt, da im BVWP SPNV und ÖPNV **nicht** betrachtet werden, wie es im Projektdossier heißt; „...es werden aber keine einzelnen Maßnahmen einer Bewertung zugeführt.“⁵⁸

Dies führt dazu, dass die Wirkungen der Maßnahme nicht erfasst werden. Die folgende Abbildung verdeutlicht, dass sich die Zahl der Fahrgäste seit 1996/1997 bis 2010 erheblich erhöht hat. Die Zahl der täglichen Fahrgäste ist von 2.200 auf 4.700 gestiegen und hat sich damit mehr als verdoppelt (+113,6 %), die Fahrleistung hat um 74,3 % zugenommen.

Abbildung 3: Fahrgastentwicklung seit 1996 - 2010 auf der Strecke Münster - Rheda-Wiedenbrück



Quelle: Chart von 2013 von NWL (Nahverkehr Westfalen Lippe)

Nach Angaben von NWL wurden auf der RB-Linie 67 Münster – Bielefeld zuletzt 6.200 Reisende gezählt.

Diese Zunahme der Reisendenzahlen stellt die Dreistreifigkeit der B 64n hinsichtlich des verkehrlichen Bedarfes in Frage, da dann nur etwa 11.000 Kfz/24h bis 13.000 Kfz/24h auf den Umgehungen abzuwickeln wären, statt der im Prognosefall 2030 angenommenen maximalen Belastung von 17.000 Kfz/24h auf der Umgehung Herzebrock-Clarholz bzw. von 19.000 Kfz/24h auf der Umgehung Warendorf.

Warum der BVWP hier nicht seiner Aufgabe nachkommt, Alternativen zu prüfen, ist nicht nachvollziehbar, zumal dies in der BVWP-Grundkonzeption so vorgesehen ist.

⁵⁸ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64_B51-G10-NW/B64_B51-G10-NW.html



Aus vergleichbaren Fallbeispielen sind Abzugseffekte von bis zu 40 % bekannt. Nach dem BVWP 2003 soll zwischen Marburg und Frankenberg eine ortsdurchfahrtfreie Umgehung im Zuge der B252n entstehen, die parallel zur Bahnstrecke Marburg-Frankenberg verlaufen würde. Die damals ausgewählte Westumgehung („optimierte Westlinie“) hat inkl. der Netzergänzungen eine Gesamtlänge von 20,3 km. Durch die Ortsumgehungen reduziert sich die Reisezeit für die Relation Frankenberg – Marburg im MIV um 10,5 Minuten von derzeit 53 Minuten auf 42,5 Minuten. Sollte auch die Umgehung Burgwald-Ernsthausen verwirklicht werden, ist mit einer weiteren Reduzierung der Reisezeit im MIV zu rechnen. Das Landesamt für Straßenbau prognostizierte 1994 infolge der Straßenbaumaßnahme 241 verlagerte Fahrten von der Bahn auf die Straße. Der Modal Split-Anteil des ÖV sinkt demnach von 8,3 auf 5 %. Der Rückgang von 40 % wird vom RMV als existenzbedrohend gesehen, da bei Realisierung der B 252 lediglich 400 Fahrgäste/Tag verbleiben würden. Das Reisezeitverhältnis verändert sich zugunsten des MIV von 0,82:1 auf 0,68:1.⁵⁹

Diese möglichen negativen Folgen hätten auch beim hier vorliegenden Fall im Rahmen einer Interdependenzbetrachtung ermittelt werden müssen.

Warum im Methodenhandbuch nur Nutzeneffekte berücksichtigt werden, die zulasten der Schiene gehen, ist nicht nachvollziehbar.

„Zusätzlich zu diesen ohnehin berücksichtigten Wirkungen erfasst die Nutzenkomponente NK den Umstand, dass durch Verlagerungen von der Straße auf andere Verkehrsträger Reise- und Transportzeitgewinne im Straßenverkehr durch reduzierte Auslastungen und damit einhergehende höhere durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten erzielt werden können.“¹⁴ Darüber hinaus wird über die Nutzenkomponente NK berücksichtigt, dass durch Schienenverkehrsprojekte, die eine Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge vorsehen, Reisezeitgewinne im Straßenverkehr durch entfallende Wartezeiten an den Bahnübergängen entstehen können.“⁶⁰

⁵⁹ Berechnung nach Standardisierter Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV, 1993. S. 27ff. Berechnung der Verlagerungen und Auswirkungen des Reisezeitverhältnisses IV/ÖV auf den Modal Split. Vgl. Hessisches Landesamt für Straßenbau - HLS: Bau von Ortsumgehungen im Zuge der B 252/B 62 neu. Ergänzende Aussagen zur Konkurrenzsituation Straßenbau, Bahnlinie. Wiesbaden. 1994. S. 19f.

⁶⁰ Vgl. PFV (2016): Methodenhandbuch zum BVWP 2030, S. 30, S. 35.



2.6 Unzerschnittene Räume

Der BVWP-Gesamtbericht räumt ein, dass auf einer Streckenlänge von fast 2.000 km unzerschnittene Räume (UZR) durchschnitten werden.⁶¹ Damit wird aber die Dimension der **Zerschneidung** nicht transparent dargestellt. Dazu müsste im Gesamtbericht angegeben werden, wie sich die Größe der unzerschnittenen Räume verringert. Dies wird lediglich im Umweltbericht angegeben, aus dem hervorgeht, dass das diesbezügliche Ziel verfehlt wird: *„Das Ziel der Erhaltung des Anteils unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR $\geq 100 \text{ km}^2$) wird entsprechend der zugrunde gelegten Bewertungsschwellen in Tab. 20 deutlich verfehlt.“*⁶²

Zwar sollen gleichzeitig durch die Planung von Tierquerungshilfen 26 Lebensraumnetzwerke im Zuge von Ausbauvorhaben Straße wiedervernetzt werden. Dies kann den gesamten Eingriff jedoch bei weitem nicht ausgleichen und auch nicht kompensieren. Nicht nachvollziehbar ist zudem, dass es zwar eine Darstellung der aktuellen Flächenkulisse der unzerschnittenen Verkehrsarmen Räume (UZVR) gibt,⁶³ aber keine Darstellung der zukünftigen Flächenkulisse unter Berücksichtigung der VB und WB-Projekte.

Im Umweltbericht⁶⁴ werden von Bosch + Partner für das 28,2 km⁶⁵ lange Gesamtprojekt nur 86,4 ha Flächeninanspruchnahme angegeben. Zur Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume) kommt es auf 0,8 ha und zur Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500) auf 0,7 ha.

Da die tatsächliche Flächeninanspruchnahme wesentlich größer ist (vgl. Kap. 2.3.1), als im Umweltbeitrag angegeben, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Betroffenheit unzerschnittener Räume größer ist als ermittelt.

2.7 Verkehrsprognose 2030

Die Ausführungen zur Verkehrsprognose zeigen, dass die im bisherigen Verfahren von RegioConsult für den NABU-Bundesverband vorgetragene Kritik weitgehend unberücksichtigt geblieben ist. Es bleibt unklar, was das BMVI unter Mikroprognose

⁶¹ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 24

⁶² Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 168.

⁶³ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 122. Abb. 33

⁶⁴ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, Anhang 1

⁶⁵ Anmerkung: Die Gesamtlänge wird im Umweltbericht mit 28,2 km angegeben im Projektdossier des PRINS dagegen mit 29 km.



versteht.⁶⁶ Hierunter Verflechtungen auf Kreisebene zu verstehen, zeigt ein unzureichendes bzw. fehlerhaftes Verständnis von Modellierungsebenen auf. Denn neben der üblichen Makroprognose, soll eine mikroskopische Betrachtungsweise Verkehrsbelastungen auf der Ebene von einzelnen Akteuren bzw. Fahrzeugen aufzeigen.

Inwieweit gerade das BIP der entscheidende Treiber der Verkehrsentwicklung ist, ist ebenfalls fraglich. Entsprechend sind die Ergebnisse zu hinterfragen, da vor allem aufgrund zu niedriger Nutzerkostensteigerungen ein überhöhtes Wachstum ermittelt wird. Da überdies nur Verkehrsleistungsdaten genannt werden, ist eine abschließende Beurteilung der Annahmen der Prognose nicht möglich, da für viele Projektbewertungen die Höhe des Verkehrsaufkommens maßgebend ist. Die Annahmen zur Entwicklung der Nutzerkosten im Straßenverkehr (vgl. Tab. 17) werden insbesondere für die LKW als nicht realistisch eingeschätzt. Dadurch kommt es in der Folge zu einer überhöhten Prognose der LKW-Verkehre und zur Ausweisung zu hoher Nutzen. In abgeschwächter Form gilt dies auch für die PKW-Verkehre, da für diese nur ein Nutzerkostenanstieg von nur 0,5 % angesetzt wurde.

Tabelle 17: Entwicklung der Nutzerkosten im Straßenverkehr

	Reale Veränd. 2030/10 (% p.a.)	Haupteinflussfaktoren (+ = steigernde Wirkung, - = dämpfende Wirkung)
Pkw	0,5	+ Kraftstoffpreis (Rohölpreis / Mineralölsteuer) - Spezifischer Verbrauch (bei konventionellen Antrieben), auch auf Grund von Klimaschutzanforderungen + Höhere Fahrzeugpreise, auch durch alternative Antriebe, aber für Nutzerkosten kaum relevant
Lkw	0,0	+ Kraftstoffpreis (Rohölpreis / Mineralölsteuer) - Spezifischer Verbrauch, auch auf Grund von Klimaschutzanforderungen - Produktivitätsfortschritte (auch durch Kostendruck ausländischer Fahrzeuge) 0 Lkw-Maut (real konstant)
ÖSPV	1,0	+ Produktionskosten real steigend (Personal, Energie) - Produktivitätsfortschritte + Fördermittel real sinkend

Quelle: Intraplan u.a. (8/2012): Sozioökonomische und verkehrspolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose sowie analog, 2014, Folie 22

Statt der von INTRAPLAN unterstellten realen Steigerung der Nutzerkosten pro Jahr von lediglich 0,5 %, ist von einer stärkeren Zunahme auszugehen. Auswertungen von KUNERT (DIW) zeigen, dass der Kraftfahrerpreisindex, wenn man den Zeitraum von 1999 bis 2011 betrachtet, etwa 100 Indexpunkte über dem Verbraucherpreisindex liegt (vgl. Abb. 4). Auch eine Analyse des BBSR zeigt, dass

⁶⁶ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 54



zwischen den Lebenshaltungskosten und den Kraftstoffpreisen eine deutliche Lücke klappt (vgl. Abb. 5: Indexwert für Diesel über 180, Lebenshaltung bei unter 120).

Es ist zu erwarten, dass sich der Kraftfahrerpreisindex in dieser Größenordnung weiter entwickelt. Dies stellt bereits einen konservativen Berechnungsansatz dar, da aufgrund der Erdölverknappung und der ehrgeizigen Klimaschutzziele der Bundesregierung von einer weiter zunehmenden Preissteigerung für die Nutzer des Kfz-Verkehrs auszugehen ist. Die reale Steigerung der Nutzerkosten ist deshalb eher in der Größenordnung von 1,5 bis 2 % pro Jahr zu erwarten. Auch durch alternative Antriebe (Elektrofahrzeuge) ist keine Reduktion der Nutzerkosten zu erwarten.

Die von INTRAPLAN unterstellte hypothetische Einsparung von 1,5 %/a infolge von technischer Entwicklung (Motor, Fahrzeugkonzepte etc.) kann nicht als qualifizierte Aussage betrachtet werden. Es ist bekannt, dass vor allem Mittelklassewagen schon lange an der Optimierungsgrenze des Kraftstoffverbrauchs liegen. Hier ist nur durch kleinere und vor allem leichtere Fahrzeuge eine weitere Absenkung zu erwarten.

Dagegen ist aber zu beachten, dass aufgrund des zunehmenden Modernisierungsdrucks bei LKW (beispielsweise durch Umweltzonen und die Verwirklichung der Klimaschutzziele), die Kosten durch den erforderlichen Fahrzeugtausch steigen. Bei weiter steigenden Kraftstoffkosten, könnten auch die durch neue LKW möglichen Rückgänge im Verbrauch kompensiert werden, sodass es für diese Kategorie insgesamt zu Kostensteigerungen kommt und nicht zur von INTRAPLAN angenommenen realen Veränderung von 0,0% pro Jahr.⁶⁷

Zudem ist insbesondere bei den Lkw-Kosten zu berücksichtigen, dass betreffend die Lkw-Maut bis 2030 von keiner Erhöhung ausgegangen wird, obwohl zwischenzeitlich bereits Mauterhöhungen eingetreten sind und eine Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen bereits geplant ist.

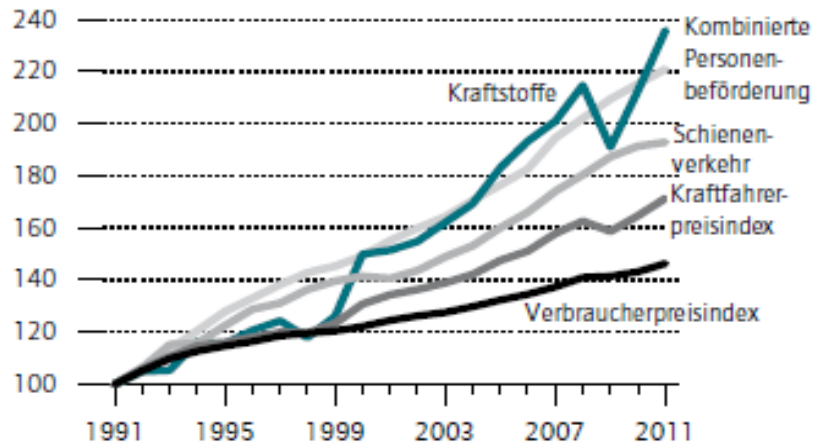
⁶⁷ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 22.



Abbildung 4: Preisindizes im Verkehr

Preisindizes im Verkehr

1991 = 100

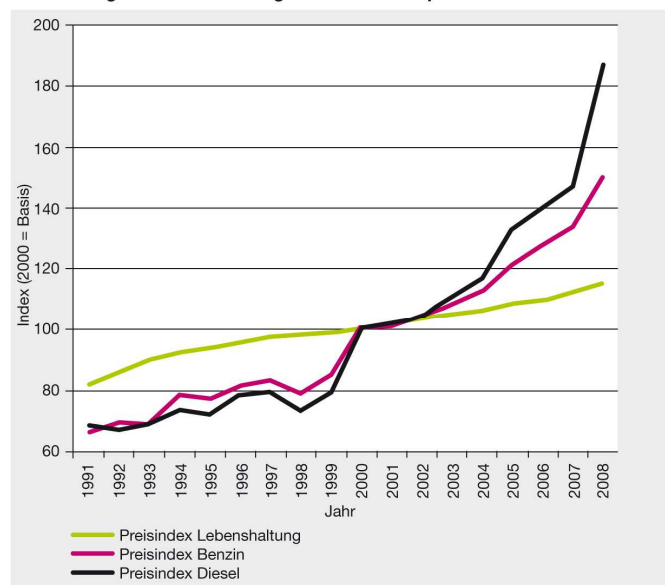


Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin.

Quelle Kunert, U. und Radke, S. (DIW Wochenbericht 24, 2012): Personenverkehr in Deutschland – mobil bei hohen Kosten, S. 9

Abbildung 5: Entwicklung der Lebenshaltungskosten und Kraftstoffpreise

Abbildung 6
Entwicklung der Lebenshaltungs- und Kraftstoffpreise



Quelle: Chancen und Risiken steigender Verkehrskosten für die Stadt- und Siedlungsentwicklung unter Beachtung der Aspekte der postfossilen Mobilität. Bonn 2009. = BBSR-Online-Publikation 6/2009

Quelle BBSR, Steigende Verkehrskosten - bezahlbare Mobilität, IzR 12.2009



IVV hat im Rahmen der Umlegungsrechnungen für das Projektdossier in der Prognose 2030 für die Umfahrungen Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz im Vergleich zu den bisher vorliegenden Prognosen teilweise wesentlich niedrigere, abschnittsweise aber auch deutlich höhere Belastungen ermittelt.

Westlich von Beelen werden im Bezugsfall 2030 9.000 Kfz/24h (DTVw) und östlich von Beelen 10.000 Kfz/24h (DTVw) ermittelt.⁶⁸ Nach den Ergebnissen der SVZ 2010 betrug das Verkehrsaufkommen zwischen Warendorf und Beelen (L 831) noch 9.400 Kfz/24h (DTV) und zwischen Beelen und Herzebrock-Clarholz 10.600 Kfz/24h (DTV). Da die DTVw-Werte der Prognose etwa 10% höher sind als die DTV-Werte der Straßenverkehrszählung ist erkennbar, dass die Verkehrsbelastung bis 2030 deutlich zurückgeht. Damit setzt sich der Trend der rückläufigen Verkehrsentwicklung, der aus Tabelle 18 erkennbar ist fort.

Tabelle 18: Verkehrsentwicklung 1995-2010 auf der B 64

Zählstelle	von	Jahr	DTV	SV in %	SV abs.
40142304	Warendorf	1995	10.400		
	nach	2000	9.900	12,1	1.198
	Beelen (L 831)	2005	9.500	13,3	1.264
		2010	9.400	11,5	1.081
	Veränderung 2000/2010		-5,05%		-9,76%
Zählstelle	von	Jahr	DTV	SV in %	SV abs.
40142305	Beelen (L 831)	1995	11.400		
	nach	2000	12.000	15,8	1.896
	Herzebrock-Clarholz (K 13)	2005	10.400	16,4	1.706
		2010	10.600	13,8	1.463
	Veränderung 2000/2010		-11,67%		-22,85%

Quelle: SVZ 2000, S. 344, SVZ 2005, S. 84, SVZ 2010, S. 56

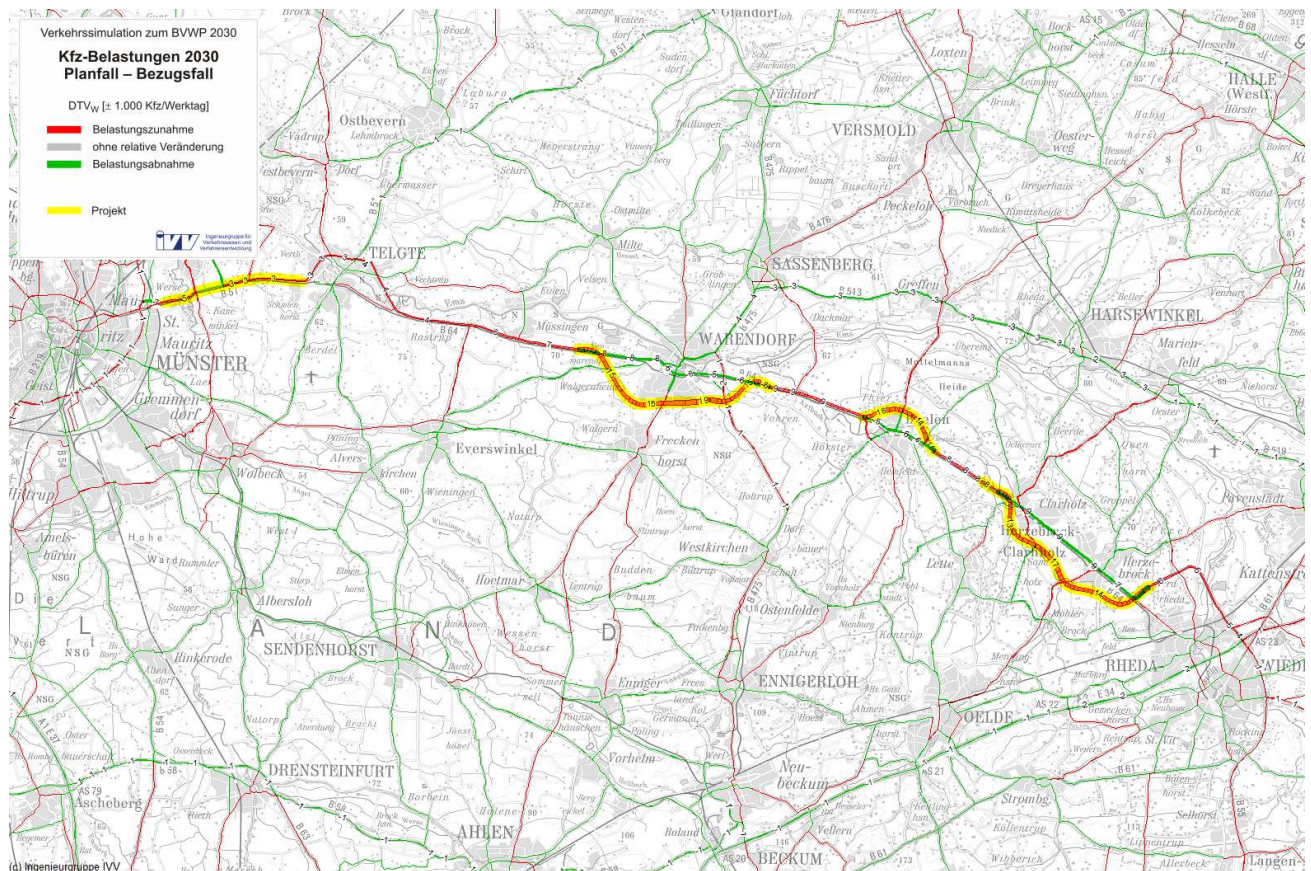
Im Prognosefall 2030 werden für Warendorf Belastungen von 15.000 bis 19.000 Kfz/24h angegeben, wobei die stärkste Belastung von 19.000 Kfz/24h auf der Umfahrung nur auf dem Abschnitt zwischen der B 475 und L 547 besteht. Für Umfahrung Beelen wird eine Belastung von 14.000 bis 16.000 Kfz/24h und für die Umfahrung von Herzebrock-Clarholz von 13.000 bis 17.000 Kfz/24h ausgewiesen. 19.000 Kfz/24h werden nördlich der Herzebrocker Straße erwartet, im Übergang auf die Bestandsstrecke (vgl. Abb. 6).⁶⁹

⁶⁸ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B64_B51-G10-NW_VG_DTVw_Kfz.png

⁶⁹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B64_B51-G10-NW_PL_DTVw_Kfz.png



Abbildung 6: Umlegungsrechnung für 2030 für die B 64n



Quelle: BVWP-Projektdossier B64n

Vergleicht man die Berechnungen von IVV zum BVWP mit der Prognose des VEP Warendorf, so fällt auf, dass IPW in der Umlegungsrechnung für 2025 auf der Umfahrung westlich der L 547n 11.000 Kfz/24h und östlich der L 547 alt 11.500 Kfz/24h ermittelt hat. Lediglich das Mittelstück zwischen L 547n und L 547 alt ist mit 16.600 Kfz/24h stärker belastet (vgl. Abb. 7). Zwischen B 475 und L 547 alt beträgt der Unterschied zwischen den Prognosen 7.500 Kfz/24h. Das bedeutet, dass durch die BVWP-Prognose eine um 65 % höhere Belastung ausgewiesen wird, als von IPW ermittelt.

Die Abweichungen zwischen den beiden Prognosen sind nicht nur absolut, sondern auch nach Abschnitten ganz erheblich. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass aktuell eine Einbindung der L 547n im Bereich der L 547 alt an die B 64n geplant ist, sodass die Mehrbelastung westlich davon entfallen wird.

Die Belastbarkeit der Umlegungsrechnung von IVV ist aufgrund der starken Abweichungen fraglich, zumal dem Verkehrsmodell von IPW aktuelle



Mrd. € sind also nur 72 % im Rahmen der bisher üblichen Haushaltsfinanzierung als gesichert anzusehen.

Der Ansatz der Erhaltung von 67,8 % reduziert sich, wenn man die Schleppe in Höhe von 37,8 Mrd. € nicht berücksichtigt auf 53,3 %, sodass auch hier die BVWP-Grundkonzeption nicht eingehalten wird (vgl. Tab. 19). Die Schleppe nicht zu berücksichtigten ist angebracht, da diese Projekte erst nach 2031 verwirklicht werden.

Tabelle 19: Investitionsstruktur des BVWP 2030

	Gesamt	sonstige Investitionen	Erhaltung /Ersatz	Laufende und fest disponierte Vorhaben	Neue Vorhaben VB/VB-E	Aus- und Neubau Schleppe (ab 2031)	Anteil Erhalt ohne Schleppe	Anteil Erhalt mit Schleppe
Straße	130,7	12	67	15,9	19,3	16,4		
Schiene	109,3	7,4	58,4	8,4	17,2	17,9		
Wasserstraße	24,5	2,2	16,2	0,9	1,8	3,5		
Summe	264,5	21,6	141,6	25,2	38,3	37,8	53,53%	67,83%

Quelle: BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 14, Tabelle 2, eigene Berechnungen

Im BVWP 2003 wurden 66,2 Mrd. € für Aus- und Neubau und 82,7 Mrd. € für Erhalt reserviert. 2003 betrug die Landesquote für NRW nur 16 %. 3,240 Mrd. € waren damals für laufende und fest disponierte Projekte vorgesehen, 4,392 Mrd. € für neue Projekte des VB.⁷¹

Jetzt stehen für den gesamten BVWP inkl. Schleppe 101,3 Mrd. € für Aus- und Neubau und 141,6 Mrd. € für Erhalt zur Verfügung, wenn sie im Bundeshaushalt abgesichert werden. Das bedeutet, dass der Ausbau- und Neubautitel nochmals um über 35 Mrd. € gesteigert wird und für den Erhalt jetzt 60 Mrd. € mehr zur Verfügung stehen sollen.

In Tabelle 20 ist zu erkennen, dass NRW jetzt insgesamt 2,945 Mrd. € für laufende und fest disponierte Projekte und 10,005 Mrd. € für neue Vorhaben (VB/VB-E) erhalten soll, insgesamt also 12,95 Mrd. €. 2,54 Mrd. € machen die Projekte des WB aus.

Der Landesanteil beträgt 19,2 %. Für FD-Projekte stehen etwa 200 Mio. €/a zur Verfügung, für neue Vorhaben 672 Mio. €/a.⁷²

⁷¹ Vgl. BVWP 2003, 2.7.2003, Tab. 11 und Tab. 18.

⁷² Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 124ff.

**Tabelle 20: Mittelaufteilung nach Ländern**

Land	Laufende und fest disponierte Vorhaben (FD)	Neue Vorhaben VB/VB-E	Gesamt FD+VB	Anteil
Baden-Württemberg	3.744	5.538	9.282	13,8 %
Bayern	4.868	6.516	11.384	16,9 %
Berlin	823	21	844	1,3 %
Brandenburg	1.073	950	2.023	3,0 %
Bremen	112	506	618	0,9 %
Hamburg	933	1.531	2.464	3,7 %
Hessen	2.897	5.058	7.955	11,8 %
Mecklenburg-Vorpommern	160	254	414	0,6 %
Niedersachsen	1.884	6.387	8.271	12,3 %
Nordrhein-Westfalen	2.945	10.005	12.950	19,2 %
Rheinland-Pfalz	1.323	1.785	3.108	4,6 %
Saarland	32	103	135	0,2 %
Sachsen	307	766	1.073	1,6 %
Sachsen-Anhalt	507	1.465	1.972	2,9 %
Schleswig-Holstein	1.557	1.473	3.030	4,5 %
Thüringen	974	809	1.783	2,7 %
Gesamt	24.139	43.167	67.306	100 %

Quelle: BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 38, Tabelle 10

Wie die Tabelle 21 zeigt, stehen aus dem Bundeshaushalt für Bedarfsplanmaßnahmen für NRW zwischen 2016 und 2017 262-269 Mio. € zur Verfügung. 2015 hatte NRW nur 158 Mio. € erhalten. Das bedeutet, dass die B 64n mit ihrem Investitionsvolumen von 137,1 (nach Angaben in Prins) bzw. 175,14 Mio. € (nach Kontrollrechnung RegioConsult) etwa einen Jahresetat des Landes NRW abdecken würde.

Für ein Projekt, wie die B 64 neu zwischen Münster und Rheda-Wiedenbrück, würde also etwa der Gesamtetat von NRW des Jahres 2015 benötigt.

**Tabelle 21: Bedarfsplananteile der Länder 2015-2017**

in Mio. Euro	2015	2016	2017
BW	115	191	196
BY	137	227	233
BE	100	105	80
BB	32	33	34
HB	8	1	0
HH	6	10	25
HE	61	101	104
MV	26	23	20
NI	68	114	117
NW	158	262	269
RP	58	95	98
SL	6	10	10
SN	16	31	42
ST	20	24	60
SH	27	20	46
TH	22	36	37

Quelle: BT-DS-Nr. 18/5989, 15.9.2015, S. 5

3. Stellungnahme zum Modul B: Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung

Die Beschreibung der Umweltwirkung aus dem Projektdossier zum Hauptprojekt zeigt, dass eine erhebliche Umweltbetroffenheit vorliegt.

„Ein FFH-Gebiet mit NSG-Ausweisung liegt in der Wirkzone. Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden (T3). Ein weiteres NSG liegt in der Wirkzone (T4). Der Axtbach, sein ÜSG und ein begleitendes LSG werden vom Projekt gequert und größtenteils überbrückt (T4). Das ÜSG wird dann ein zweites Mal auf längerer Strecke durchfahren (T5). An zwei Stellen werden Großräume randlich durchfahren (Wald- und Großsäugerlebensräume bzw. Feuchtlebensräume) (BfN) (T3). Ein Kernraum (Feuchtlebensräume) (BfN) in der Wirkzone (T3).“⁷³

Es werden verschiedene BfN-Lebensraumnetzwerke betroffen. Neben einem Kernraum in der Wirkzone T 3 sind es zwei UFR 1000/1.500 bzw. 1.500. Für das

⁷³ Vgl. BMVI (2016): Projektdossier B64n, Modul B. umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64_B51-G10-NW/B64_B51-G10-NW.html#h1_umwelt



FFH-Gebiet im Nordosten von Warendorf können erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden, trotzdem wird nur eine mittlere Umweltbetroffenheit festgestellt, was nicht nachvollziehbar ist (vgl. Abb. 8).

Die Umweltbetroffenheit des Teilprojekts 3 (Ortsumfahrung Warendorf) wird wie folgt charakterisiert und zusammenfassend mit „mittel“ bewertet:

„Im Nordosten liegt ein FFH-Gebiet in der Wirkzone, das auch als NSG ausgewiesen ist. Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden. Ganz im Nordwesten und im Südosten liegen zwei Landschaftsschutzgebiete in der Wirkzone. Der Holzbach und sein ÜSG werden überbrückt. An Baubeginn und Bauende werden Großräume randlich durchfahren (Wald- und Großsäugerlebensräume bzw. Feuchtlebensräume) (BfN). Am Bauende liegt auch ein Kernraum (Feuchtlebensräume) (BfN) in der Wirkzone.“⁷⁴

In der Umweltrisikoeinschätzung im BVWP 2003 wurde dagegen noch eine **mittlere bis hohe Umweltbetroffenheit** festgestellt. Im Bereich Walgernheide und Vohren lagen die Bereiche mit der Risikostufe **hoch** (vgl. Abb. 9). Auffällig ist, dass im Anhang 1 in der Projektliste mit der Beurteilung der Umweltkriterien die Beeinträchtigung des Wasserschutzgebietes von Warendorf fehlt. Damit ist die Umweltbewertung fehlerhaft und muss wiederholt werden.

Für Beelen (Teilprojekt 4) wird ebenfalls eine mittlere Umweltbetroffenheit festgestellt, obwohl dort kein Natura 2000 Gebiet betroffen ist. Der Überschwemmungsbereich des Axtbaches wird nur im Osten von Beelen gequert (vgl. Abb. 10).

„Das Neubauprojekt verläuft südlich [Anm. tatsächlich verläuft die B64n nördlich] von Beelen. Es verläuft über relativ ebenes Ackerland, kleinflächig über Grünland. Der Axtbach, sein ÜSG und ein begleitendes LSG werden vom Projekt gequert und größtenteils überbrückt. Im Osten liegt ein Naturschutzgebiet in der Wirkzone.“⁷⁵

Im BVWP 2003 wurde für Beelen ein mittleres Umweltrisiko festgestellt (vgl. Abb. 11).

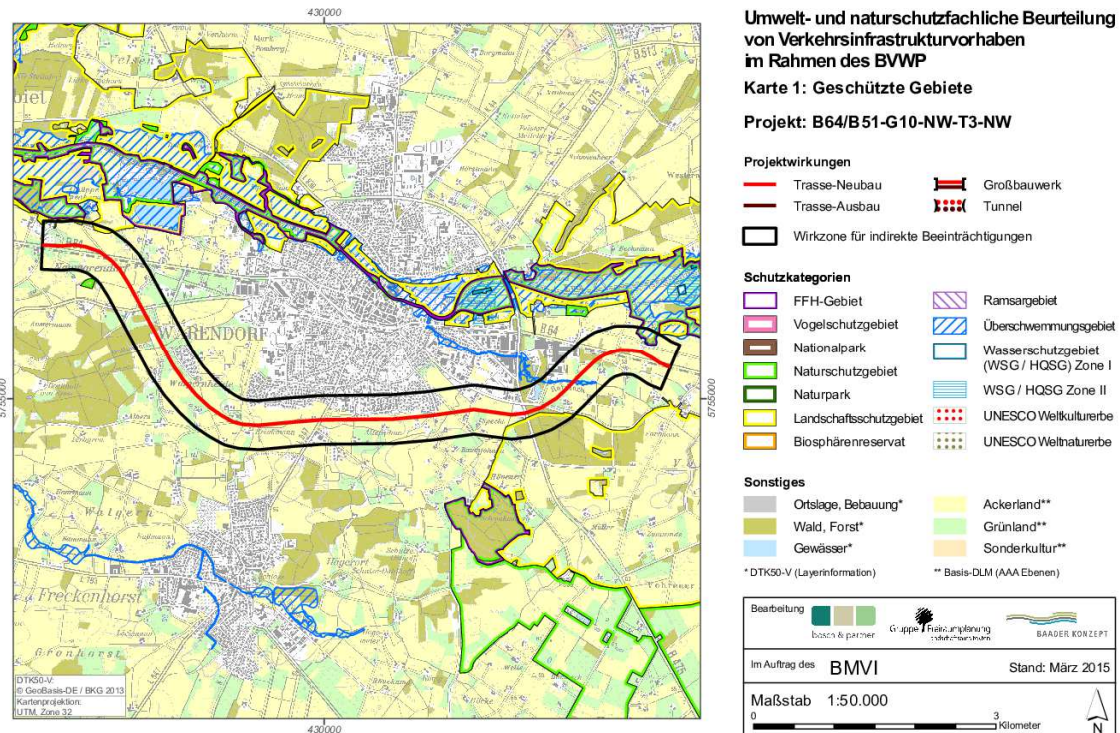
⁷⁴ Vgl. BMVI (2016): Projektdossier B64n, T3, OU Warendorf, Modul B. Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64_B51-G10-NW-T3-NW/B64_B51-G10-NW-T3-NW.html

⁷⁵ Vgl. BMVI (2016): Projektdossier B64n, T4, OU Beelen, Modul B. umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64_B51-G10-NW-T4-NW/B64_B51-G10-NW-T4-NW.html#h1_umwelt



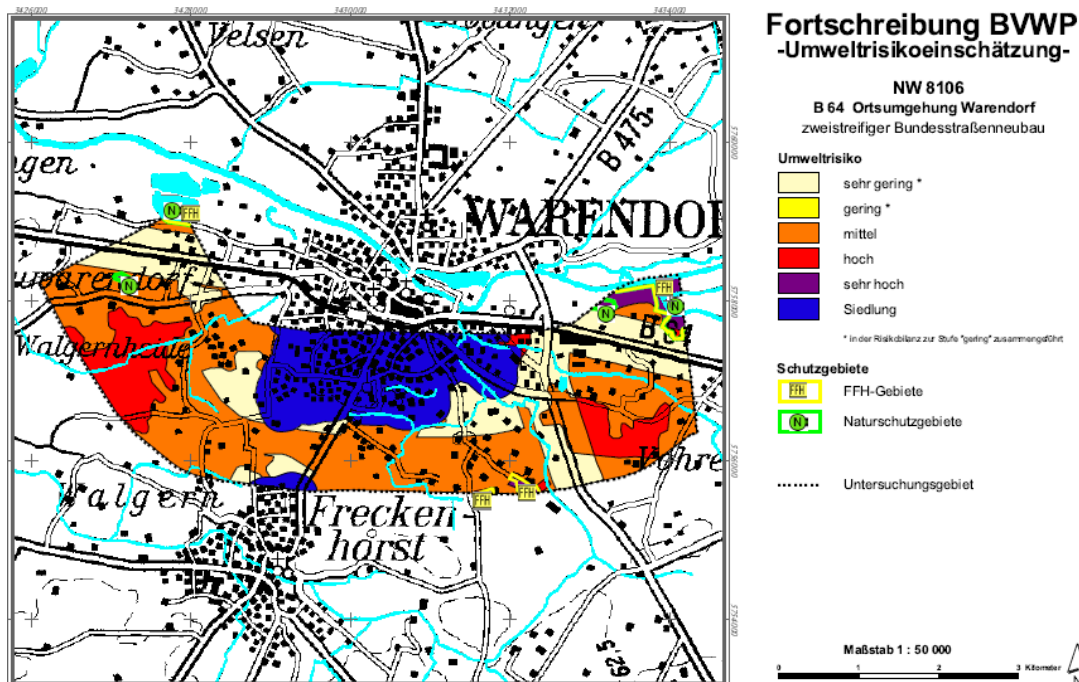
Eine entsprechende Bewertungskarte liegt aus dem Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht vor.

Abbildung 8: Geschützte Gebiete im Umfeld der OU Warendorf



Quelle: Projektdossier B 64n, OU Warendorf

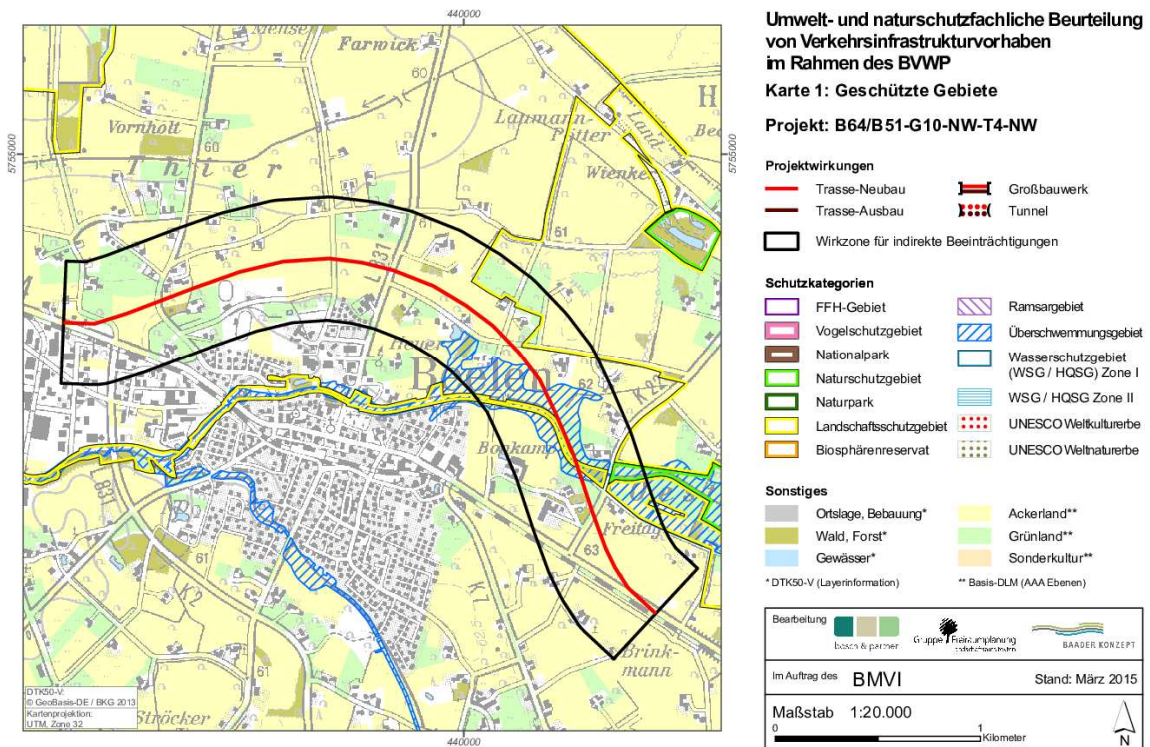
Abbildung 9: URE für OU Warendorf 2003



Quelle: Umweltrisikoeinschätzung aus dem Projektdossier OU Warendorf, BVWP 2003

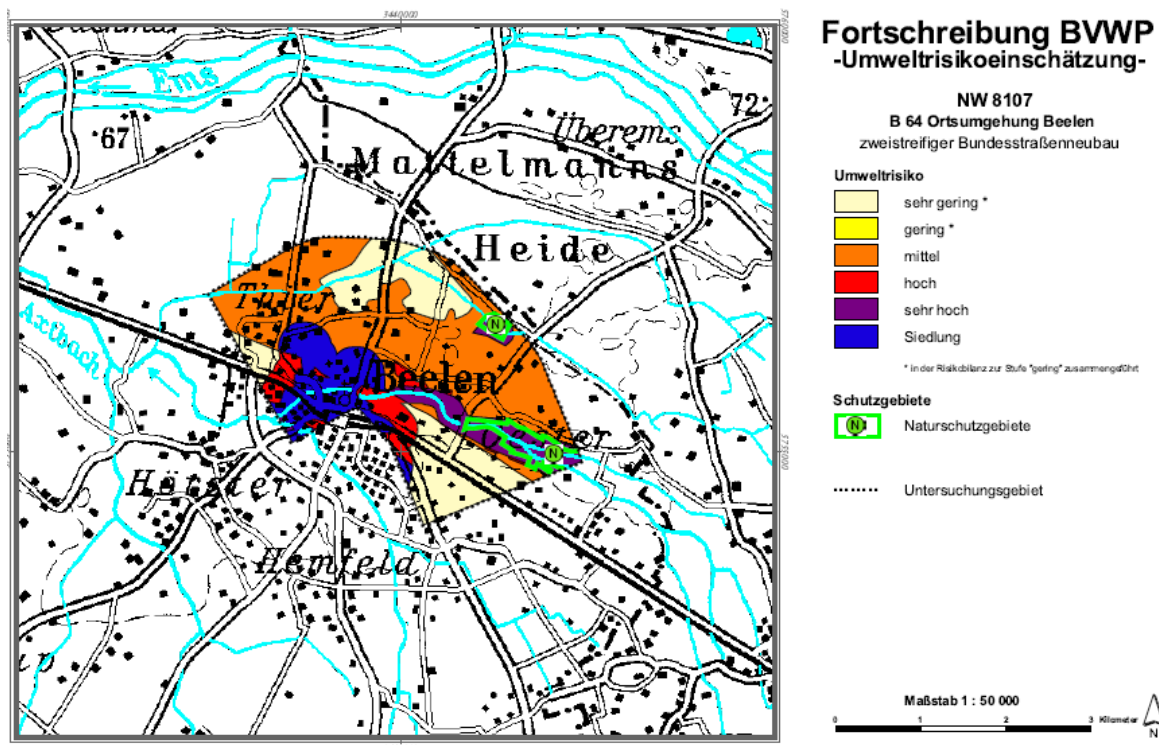


Abbildung 10: Geschützte Gebiete im Umfeld der OU Beelen



Quelle: Projektdossier B 64n, OU Beelen

Abbildung 11: URE für OU Beelen 2003



Quelle: Projektdossier B 64n, OU Beelen, BVWP 2003

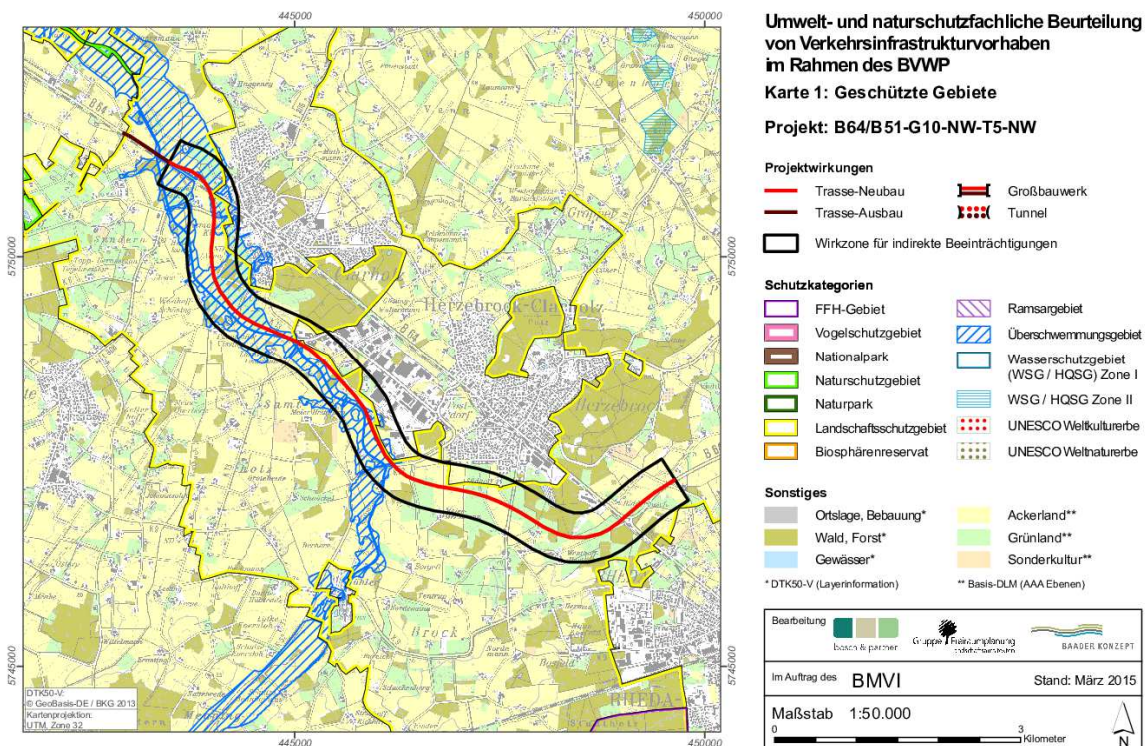


Für Herzebrock-Clarholz erfolgt im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 die Einstufung in „mittlere“ Betroffenheitsklasse (vgl. Abb. 12), während im BVWP 2003 der von der Umgehung betroffene Bereich durchgängig ein hohes Umweltrisiko aufweist (vgl. Abb. 13).

„Das Mischprojekt, das größtenteils Neubau ist, liegt südlich von Clarholz, Herzebrock-Clarholz und Herzebrock. Es verläuft über ebenes Acker- und Grünland. Es durchfährt ein LSG in der gesamten Trassenlänge. Ein flächengleiches ÜSG am Axtbach wird von der Hälfte der Trassenlänge durchfahren. In der Ländermeldung sind keine Aussagen zum ÜSG und Retentionsraum vorhanden. Weitere Bereiche mit besonderen Umweltkriterien sind nicht betroffen.“⁷⁶

Die Umweltbetroffenheit müsste mit hoch eingestuft werden, da das Überschwemmungsgebiet südlich der Ortslagen durchfahren wird und neben den Acker- und Grünlandflächen auch Wald betroffen ist. Natura 2000 Flächen sind nicht betroffen.

Abbildung 12: Geschützte Gebiete im Umfeld der OU Herzebrock-Clarholz

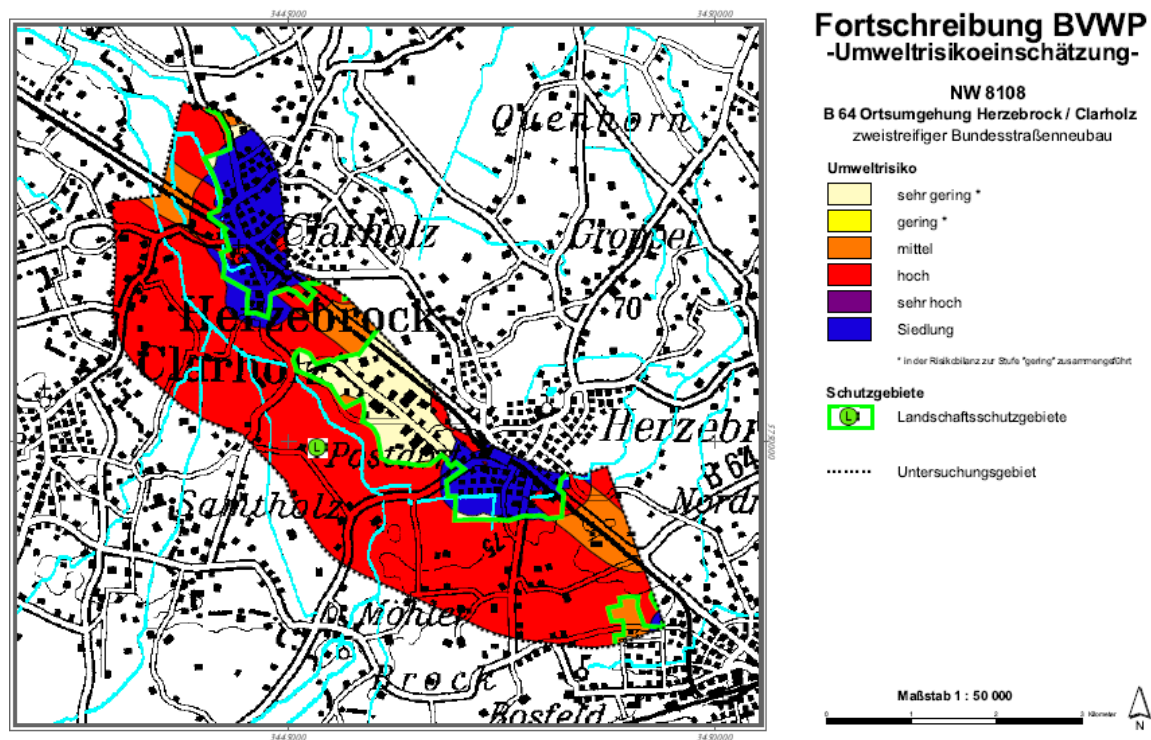


Quelle: Projektdossier B 64n, OU Herzebrock-Clarholz

⁷⁶ Vgl. BMVI (2016): Projektdossier B64n, T5, OU Herzebrock-Clarholz, Modul B. umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung.



Abbildung 13: URE für OU Herzebrock -Clarholz aus dem BVWP 2003



Quelle: Umweltrisikoeinschätzung aus dem Projektdossier, BVWP 2003

Die Reduzierung der Bewertungsstufen der Umweltbetroffenheit bzw. des Umweltrisikos von 5 auf 3 führt zu einer sehr inhomogenen Bewertungsstruktur, da sehr viele Projekte in die mittlere Klasse kommen müssen, um sie noch vom hohen Umweltbetroffenheitsgrad abgrenzen zu können. Dies führt dazu, dass die Umgehungen Warendorf und Herzebrock-Clarholz trotz relativ hoher Umweltrisiken in die gleiche Klasse eingestuft werden wie Beelen, wo überwiegend Acker und Grünland betroffen sind.

Wie anhand der Abbildungen aus der URE (vgl. hier Abb. 9, 11 und 13) erkennbar ist, war die Bewertungsstruktur im BVWP 2003 durch die URE von 1 bis 5 und die FFH-VE von 1 bis 5 klarer und differenzierter. Warum im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030, trotz z. T. gleicher Bearbeiter (GÜNNEWEG u. a.) hiervon abgewichen wurde ist **fachlich nicht nachvollziehbar**. Bereits 1999 hat die Planungsgruppe Ökologie- und Umwelt in einem Forschungsprojekt im Auftrag des BMVBW (F+E-Vorhaben Nr. 96498/99) Verbesserungsmöglichkeiten des bisherigen qualitativen Ansatzes der Korridor-URE untersucht. Dabei ging es neben der Integration des Kompensationskostenansatzes in die gesamtwirtschaftliche Bewertung und der Vorbereitung seiner Anwendung, vor allem auch um eine



angemessene Berücksichtigung von Restriktionskategorien (z. B. Verträglichkeit mit Natura 2000 Gebieten).

GÜNNIEWIG berichtet aus dem F+E-Vorhaben von IWW (Rothengatter et al, 1998: Entwicklung eines Verfahrens zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung):

„Zentrales Element ist die Definition prioritärer Ziele für eine nachhaltige / zukunftsfähige Entwicklung, die auf die Unverträglichkeit von verkehrlichen Planungen hinweisen und deren Einhaltung sicherzustellen ist. Eine Umsetzung setzt voraus, dass die umweltbezogenen Ziele auch als vorrangige politische Ziele konsensfähig sind.“⁷⁷

Von diesen Ansätzen ist im Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan 2030 nichts übrig geblieben, weil der Konsens über die Umweltziele trotz der Beschlüsse der Bundesregierung zum Klimaschutz und Flächenschutz nicht vorhanden ist.

4. Kurzstellungnahme zum Umweltbericht

Nachfolgend werden die zentralen Mängel des Umweltberichts benannt.

4.1 SUP – Scoping

Die Offenlage zur SUP muss wiederholt werden, weil sie bei den Schienenprojekten unvollständig ist und somit die Umweltauswirkungen des Gesamtplans nicht ermittelt und bewertet werden konnten.

„Es gibt Schienenprojekte, die aufgrund noch ausstehender aufwendiger Planungen erst im Nachgang des BVWP weiter konkretisiert werden können (Phase II). Ein Bedarfsnachweis der Projekte steht noch aus. Für diesen Potentiellen Bedarf wurde im BVWP zunächst nur ein Investitionsvolumen als Platzhalter im VB und WB reserviert. Dementsprechend steht noch nicht fest, welche Projekte Bestandteil des Plans werden, sodass keine vollwertige Projektbewertung möglich ist. Um dennoch die Gesamtplanwirkungen des BVWP umfassend zu beziffern, erfolgte für die Platzhalter lediglich eine Abschätzung der Betroffenheit der relevanten

⁷⁷ Vgl. Dieter Günnewig (1999): Fortschreibung des BVWP – Chancen für die Weiterentwicklung naturschutzfachlicher Beiträge am 9.-10.11.1999, Fachtagung in Hamm, Vortrag zu naturschutzfachlichen Erkenntnissen innerhalb laufender und abgeschlossener Forschungsvorhaben, S. 1-2.



Umweltkriterien für die Gesamtebene auf der Basis der Durchschnittswerte aus den konkret bewerteten Schienenprojekten.“⁷⁸

Der Umweltgutachter weist selbst darauf hin, dass aufgrund ausstehender Projektbewertungen im potenziellen Bedarf für die Schiene nur ein Investitionsvolumen als Platzhalter reserviert wurde. Ob es rechtlich ausreichend ist, für die Platzhalter eine „Abschätzung der Betroffenheit der relevanten Umweltkriterien für die Gesamtebene auf der Basis der Durchschnittswerte aus den konkret bewerteten Schienenprojekten“ vorzunehmen, ist mehr als fraglich. Solange die Projekte nicht auf vergleichbarer Ebene definiert sind, wie die übrigen Schienenprojekte, ist eine seriöse und fachlich belastbare Beurteilung der Umweltwirkungen nicht möglich. Daher können auch die Gesamtplanwirkungen (SUP-Bezug) nicht abschließend beurteilt werden. Daher ist eine zweite Offenlage des BVWP-Entwurfes zwingend erforderlich, um keine Rechtsunsicherheit zu erzeugen.

Dadurch konnte keine fachgerechte Alternativenprüfung erfolgen, die nach § 19b (2) UVPG vorgeschrieben ist (vgl. 3.5).⁷⁹ Die Mängel bezüglich der Schienenprojekte sind auch für die B 64n relevant, nicht nur wegen der parallel verlaufenden Bahnstrecke, sondern auch wegen der möglichen Verlagerungen überregionaler Personenverkehre auf die Schiene.

Das Scoping zur SUP fand offenbar ohne Verbandsbeteiligung statt.⁸⁰

4.2 Ersatz- und Erhaltungsmaßnahmen

Entgegen der folgenden Darstellung im Umweltbericht wurde je Projekt der Ersatz- und Erhaltungsbedarf bestimmt und nicht nur auf Gesamtebene.

Im Umweltbericht wird ausgeführt:

„Ersatz- bzw. Erhaltungsmaßnahmen werden dem gegenüber nur überschlägig in ihren Umweltauswirkungen beurteilt. Da eine konkrete Projektzuordnung im BVWP für diese Maßnahmen nicht erfolgt, können diese Maßnahmen nur auf der Gesamtebene beurteilt werden.“⁸¹

⁷⁸ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 174.

⁷⁹ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 2.

⁸⁰ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 3, S. 60, S. 177.

⁸¹ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 9, 10



Deshalb hätten die Umweltwirkungen auch auf Projektebene ermittelt werden müssen und auf Gesamtplanebene beurteilt werden müssen.

4.3 Wirkungsbereiche für die SUP

Hinsichtlich der Betrachtung der Hauptwirkungsbereiche in der SUP wird übersehen, dass der Bereich Klima den grenzwertgebundenen Bereich der Luftschadstoffe betrifft, daher besteht eine hohe Relevanz auf Gesamtplanebene.⁸²

Hinsichtlich der Betrachtung der Hauptwirkungsbereiche in der SUP wird übersehen, dass der grenzwertgebundene Bereich der Luftschadstoffe (klimarelevante Gase) nicht nur das globale Klima betrifft, sondern auch das lokale Klima. Der Bereich Lufthygiene wird in der Tabelle 22 nicht erfasst. Zudem hat die Flächeninanspruchnahme nicht nur eine Wirkung auf das lokale Klima, außerdem ist sie nicht nur von nachrangiger Bedeutung (vgl. Tab. 22).⁸³

Tabelle 22: Haupt-Wirkungsbereiche für die SUP zum BVWP nach Wirkfaktoren und Schutzgütern

Schutzgut	Wirkfaktor						
	Flächeninanspruchnahme	Zerschneidung/ inkl. visuelle Wirkung	Lärm	Schadstoffe	Klimarelevante Gase	Ressourcen- und Energieverbrauch	Gewässerausbau
Mensch / menschliche Gesundheit (besiedelter Bereich)	(X)	(X)	X	X			
Tiere / Pflanzen / Biologische Vielfalt (terrestrisch)	X	X	(X)	X			
Boden	X			(X)			
Wasser	(X)	X		(X)			X
Klima - lokal	(X)	(X)					
Klima - global					X		
Landschaft / Erholung (Freiraum)	(X)	X	X				
Kultur-/Sachgüter	(X)	X		(X)		(X)	

x Für die SUP zum BVWP bedeutender Wirkungsbereich

(x) Für die SUP zum BVWP nachrangiger Wirkungsbereich

Quelle: BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 12, Tab. 1

⁸² Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 12, Tab. 1

⁸³ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 12, Tab. 1



Für das Schutzgut Wasser gilt dies in ähnlicher Weise, da Wasserschutzgebiete durch Verkehrsprojekte mit den zugrundeliegenden Schutzgebietsverordnungen betroffen sein können. Deshalb ist die Flächeninanspruchnahme entgegen der Darstellung in Tabelle 1 des Umweltberichts (hier Tab. 20) kein für die SUP nachrangiger Wirkungsbereich, sondern ein bedeutender Wirkungsbereich zumal bei der B64n die Betroffenheit des WSG Warendorf übersehen wurde.

Beim Schutzgut Mensch fehlt die landschaftsgebundene Erholung. Wie die Verschneidung der Schutzgutbereiche Landschaft und Mensch und die Gewichtung erfolgte, ist unklar.

Beim Boden wird nur die Flächeninanspruchnahme als bedeutender Wirkfaktor betrachtet, aber nicht auf den Lebensraum und die Grundlage für die ökologischen Funktionen der Biotope und Habitate inkl. der Wechselwirkungen abgestellt.⁸⁴ Dies ist völlig unzureichend, auch die Schadstoffeinträge sind ein bedeutender und nicht nur nachrangiger Wirkungsbereich. Auch der Gewässerausbau ist als Wirkfaktor für den Boden zu betrachten, dies gilt auch für den Wirkfaktor Ressourcenverbrauch. Entsprechend müssen Tabelle 1 und 2 des Umweltberichts überarbeitet werden.

4.4 Umweltziele

Die geltenden Ziele des Umweltschutzes für die SUP werden in Tabelle 3 des Umweltberichts differenziert dargestellt.⁸⁵

Das **Ziel die Flächeninanspruchnahme** von Siedlungs- und Verkehrsfläche bis 2020 auf 30 ha/Tag zu verringern, wurde zwar geprüft. Aber insgesamt führt der gesamte BVWP mit über 25.000 ha neuer Inanspruchnahme von Flächen⁸⁶ zu einer Fortsetzung des exzessiven Flächenverbrauches. 88 % hiervon entfallen auf die Straße.⁸⁷

Die Berechnungen in Tabelle 12 bis 15 (vgl. Kap. 2.3.1 oben) zeigen, dass die Berechnungen des Umweltberichtes zur SUP nicht tragfähig sind und wiederholt werden müssen.

⁸⁴ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 12, 13

⁸⁵ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 14 f.

⁸⁶ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 163.

⁸⁷ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 162. Anteil berechnet aus dem Gesamtverbrauch von 25.296,7 ha und dem Flächenverbrauch Straße in Höhe von 22.366,1 ha.



Als Ergebnis der Prüfung ergibt sich im Umweltbericht „*ein negativer Beitrag zur Zielerreichung. Mit einem Wert von 2,83 ha/Tag überschreitet die Summe der Aus- und Neubauvorhaben des BVWP 2030 die durchschnittliche tägliche Flächeninanspruchnahme, die sich aus den vom BVWP 2003 abgeleiteten Zielwerten für Bundesverkehrswege in der Größenordnung von 1,7 bis 2,5 ha/Tag ergeben.*“⁸⁸

Das **Klimaschutzziel** wird im Verkehrsbereich offenkundig verfehlt, denn die Klimaschutzziele der Bundesregierung, die die Reduzierung der Emission von Treibhausgasen gegenüber 1990 um 40 % bis 2020 und um 80-95 % bis 2050 vorsehen (Aktionsprogramm Klimaschutz 2020) (vgl. hierzu geltende Umweltziele für die SUP),⁸⁹ sind mit dem vorgelegten BVWP-Entwurf **nicht erreichbar**.

Die Minderung der direkten CO₂-Emissionen um 15,4 % bis 2030⁹⁰ durch den BVWP, wovon der größte Teil durch Straßenbauprojekte erreicht werden sollen, sind nicht nachvollziehbar: „Für die Entwicklungen der CO₂-Emissionen wird vom BMVI (2014a) eine Reduktion von insgesamt 15,4 % bis 2030 prognostiziert. Die größten Einsparungen werden für den Straßenverkehr vorhergesagt.“⁹¹

Unabhängig davon zeigen die Angaben im Umweltbericht, dass die Klimaschutzziele verfehlt werden. Ursache ist vor allem die enorme Zunahme der CO₂-Emissionen und der Emissionen von Luftschadstoffen durch den Straßenverkehr (vgl. Tab. 23 sowie die aus Tab. 24 erkennbare negative Bewertung der Kriterien).

Tabelle 23: Beschreibung der Umweltauswirkungen der Projekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs (VB/VB-E/WB/WB*) je Verkehrsträger

Kriterien		Straße	Schiene*	Wasser- straße	Einheit
1. Monetarisierete Kriterien					
1.1	Geräuschbelastung innerorts				
	- Neubelastete oder stärker Belastete	153.179	914.568	-	Einw.
	- Entlastete	1.369.474	1.775.839	-	Einw.
1.2	Geräuschbelastung außerorts	12.784	165	-	Tsd. qm
1.3	CO ₂ -Emissionen	917.932	-961.818	-345.498	t/a
1.4	Emission von Luftschadstoffen	35.644	-4.516	-1.564	t/a

Quelle: BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 161, Tab. 35

⁸⁸ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 172.

⁸⁹ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 14-17.

⁹⁰ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 119 und 120, Tab. 26.

⁹¹ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 119.



Tabelle 24: Verkehrsträgerübergreifende Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen der Projekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs (VB-E/VB/WB/WB*)

Kriterien		Bilanzgröße		Bewertung	
1. Monetarisierte Kriterien					
1.1	Geräuschbelastung innerorts				
	- Neubelastete oder stärker Belastete	1.067.747	Einw.	-*	
	- Entlastete	3.145.313	Einw.		
1.2	Geräuschbelastung außerorts	12.949	Tsd. qm	-*	
1.3	CO ₂ -Emissionen	-325.796	t/a	-*	
1.4	Emission von Luftschadstoffen	29.655	t/a	-*	

Quelle: BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 162, Tab. 36

Das Klimaschutzprogramm der Umweltverbände, das Mitte 2014 vorgestellt wurde, fordert noch höhere Einsparungen, um das Klimaziel – Minderung der Treibhausgasintensität um 80 % – bis 2050 zu erreichen.⁹²

So besteht zwischen der Güterverkehrsprognose für 2030 (837 Mrd. tkm) und der Prognose des Ökoinstitutes für 2030 (697 Mrd. tkm)⁹³ ein Unterschied von 140 Mrd. tkm, der ausdrückt, welche Anstrengungen unternommen werden müssen um die aus klimapolitischer Sicht erforderliche Reduzierung zu erreichen.

Nach dem Klimaschutzkonzept des Ökoinstitutes soll die Verkehrsleistung im Güterverkehr von 2030 bis 2050 von 697 Mrd. tkm auf 610 Mrd. tkm zurückgehen und im Bahnverkehr um 59 Mrd. tkm zunehmen (vgl. Tab. 25).

Tabelle 25: Güterverkehrsprognose bis 2050

	2010	2020	2030	2040	2050
■ Bahn	110	137	166	196	225
■ Binnenschiff	62	62	66	70	74
■ Straßengüterverkehr	451	473	453	395	297
■ Flugzeug	11	12	12	13	14
gesamt	635	683	697	673	610

Quelle: Ökoinstitut, 2014, klimafreundlicher Verkehr in Deutschland, S. 49

⁹² Vgl. Öko-Institut (2014): Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland, Weichenstellungen bis 2050, S. 54.

⁹³ Vgl. Öko-Institut (2014): Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland, Weichenstellungen bis 2050, S. 49, Abb. 5.4.



Insgesamt soll nach dem Szenario des Ökoinstituts zwischen 2010 und 2050 die Verkehrsleistung im Personenverkehr um 15 % sinken und im Güterverkehr um 4 %.⁹⁴ Zwischen 2030 und 2050 soll die Verkehrsleistung von 1,274 Mrd. pkm auf 1,142 Mrd. pkm sinken, wobei die PKW-Verkehrsleistung von 622 auf 304 Mrd. pkm fast halbiert werden soll (vgl. Tab. 26). Das bedeutet, dass es nach 2030 zu einem so starken Rückgang kommt, dass viele Projekte nicht mehr notwendig sein werden, sofern die Klimaschutzanforderungen erfüllt werden.

Tabelle 26: Personenverkehrsprognose für 2050

	2010	2020	2030	2040	2050
■ Fuß	34	34	34	34	33
■ Fahrrad	33	52	69	86	100
■ Bahn	100	122	142	160	174
■ Bus	83	112	139	165	185
■ Pkw geteilt	0	13	68	131	166
■ Pkw	901	784	622	449	304
■ Flugzeug	194	193	199	193	179
gesamt	1.344	1.309	1.274	1.217	1.142

Quelle: Ökoinstitut, 2014, klimafreundlicher Verkehr in Deutschland, S. 47

Es ist offensichtlich, dass der derzeit vorliegende Entwurf des BVWP 2030 nicht klimaverträglich ist, und daher massiv nachgesteuert werden muss.

Hinsichtlich der Lärmprognose im Rahmen der BVWP 2015/2030 ist es durchaus kritikwürdig, dass offenbar keine Lärmberechnungen auf Basis eines digitalen Geländemodells verfügbar war, da damit die Genauigkeitsanforderungen der 16. BImSchV nicht erfüllt werden können. Die Berechnung von Lärmwirkungen im Rahmen der NKA ist damit völlig in Frage zu stellen. Der Umweltgutachter verkennt weiterhin, dass der Bezug zur Umgebungslärm-RL gänzlich fehlt geht, weil der genehmigungsrechtlich maßgebende Bezug zur RLS-90 bzw. der 16. BImSchV fehlt. Damit sind alle Aussagen zur Lärmbewertung als fehlerhaft zurück zu weisen.

Zu den **Lärmprognosen** fehlen also belastbare Grundlagen. Lärmpegeländerungen sollen erst ab $\geq 2\text{dB(A)}$ berücksichtigt werden. Warum erst im Abstand von 100m ein Zielwert von 55 dB(A) zum Schutz des Freiraums gegen Geräuschimmissionen

⁹⁴ Vgl. Öko-Institut (2014): Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland, Weichenstellungen bis 2050, S. 47ff und Tab. 5.2 und 5.4.



eingehalten werden soll, ist nicht nachvollziehbar.⁹⁵ Wie die Bewertungen der Kriterien Geräuschbelastung innerorts und außerorts zeigen, sind auch sie negativ zu beurteilen (vgl. Tab. 24).

4.5 Alternativenprüfung

Die nach der SUP vorgeschriebene Alternativenprüfung⁹⁶ wurde zum Teil nicht oder auf veralteten Grundlagen basierend durchgeführt. Zwar gibt es im Projektinformationssystem zu allen Projekten zumindest beim Gesamtprojekt ein Kapitel 1.4 Alternativenprüfung. Aus den Ausführungen im Projektinformationssystem zur B 64 geht aber eindeutig hervor, dass es keine belastbare Alternativenprüfung gibt (z. Bsp. Ausbau der Bahnstrecke Münster – Rheda-Wiedenbrück, Beseitigung der Bahnübergänge, streckenweiser 3-streifiger Ausbau ohne die Ortsumgehungen). Im PRINS wird lediglich ausgeführt, dass die im SPNV sowie ÖPNV vorgeschlagenen Alternativen nicht bewertungsrelevant seien.⁹⁷ Weiter wird ausgeführt, dass der BVWP 2030 die Ausstattung und Nutzung des SPNV und ÖPNV prognostisch abbildet, die einzelnen Maßnahmen aber keiner Bewertung zugeführt werden.

Dadurch ist eine Bewertung der Alternativen nicht möglich.

Für Warendorf hätte auch geprüft werden müssen, ob die Verlängerung der Stadtstraße Nord zur B 64 eine Alternative zur Südumgehung darstellt.

Für Herzebrock hätte gleichfalls geprüft werden müssen, ob die Nordumgehung die Südumgehung ersetzen kann, bzw. ob eine Verlängerung der Nordumgehung bis hinter Clarholz dies hätte leisten können.

Die Alternativenprüfung ist das Herzstück der UVP, sodass ihr ein besonderer Stellenwert zukommt. Sie ist auf Ebene der Systemalternativen, der Standortalternativen und der Projektausgestaltung durchzuführen, was versäumt wurde.

Auffällig ist, dass im Umweltbericht weder die Vorauswahl der Alternativen noch die Detailprüfung der Alternativen dokumentiert wurde, was § 14g Abs. 1 und 2 fordern.

⁹⁵ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 20

⁹⁶ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 128f

⁹⁷ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64_B51-G10-NW/B64_B51-G10-NW.html#h1_alternativenpruefung



Es ist nicht ausreichend dabei auf das PRINS zu verweisen⁹⁸, zumal die Projektdossiers in den Auslagestellen (z. B. Kassel) nicht zur Verfügung standen, sondern jeweils im Internet nach den Projekten gesucht werden musste.⁹⁹

Damit gehen die SUP-Vorschriften weiter als die des UVPG in § 6 Abs. 3 Nr. 5, wo nur auf die Übersicht zu anderweitig geprüften Alternativen hingewiesen wird. § 14g Abs. 1 UVPG sieht dagegen vor, dass in die SUP eine Alternativenprüfung integriert wird, soweit vernünftige Alternativen vorliegen. Diese können folgender Natur sein:

- Konzept- oder System-Alternativen (grundsätzliche Optionen zur Realisierung bestimmter Planungsziele)
- Standortalternativen
- Verfahrenalternativen (andere technische Ausgestaltung)

Bei der Alternativenprüfung i. S. § 14 g (1) UVPG ist die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der absehbar erheblichen Umweltwirkungen für jede Alternative in vergleichbarem Maß vorzunehmen. Dies dient dem Zweck, einen möglichst objektiven und transparenten Umweltfolgenvergleich der einzelnen Alternativen vorzunehmen. Eine Nullvariante ist nicht zwingend Bestandteil der Alternativenprüfung, aber sie ist gemäß § 14g Abs. 2 Nr. 3 als Vergleichsfall für die Alternativenprüfung darzustellen.¹⁰⁰

Es bleibt unverständlich, warum das BMVI keine Alternativenprüfung unter Berücksichtigung der Autobahn A 2 vorgenommen hat, da sich die Routenführung Münster – Beckum – Oelde – Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld anbietet. Die Belastungen auf dem vierspurigen Abschnitt von Beckum – Rheda-Wiedenbrück liegen nur zwischen Oelde und Rheda-Wiedenbrück über 70.000 Kfz/24h (72.000 bis 74.000 Kfz/24h). Der übliche Leistungsbereich von 65.000 Kfz/24h ist also nur leicht überschritten. Ein Ausbau der A 2 als Alternative zur B 64 neu wurde offenbar nicht geprüft, was § 14g Abs. 1 UVPG widerspricht. Hierzu ist auch ein Kostenvergleich notwendig, um die NKV-Verhältnisse betrachten zu können.

⁹⁸ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 189

⁹⁹ Vgl. Planoffenlegung bei Hessen Mobil in Kassel. Neben drei Großplakaten zu den drei Verkehrsträgern und den Berichten Umwelt und Gesamtbericht waren dort keine Projektdossiers vor Ort verfügbar, Einsichtnahme am 24.3.2016.

¹⁰⁰ Vgl. Heinz-Joachim Peters - Hochschule Kehl und Stefan Balla - Bosch + Partner (2006): UVPG, Handkommentar, 3. Auflage, § 14g, Umweltbericht. S. 245-246.



Die zweite Alternative über die A 33 ist mit der durchgebauten A 33 bis Osnabrück ebenfalls fahrzeitmäßig eine mögliche Alternative im Vergleich zur B 64 neu.

Zurzeit wird die noch bestehende Lücke der Autobahn 33 bis 2019 auf einer Länge von 28 km für geplante Kosten von 355 Millionen Euro geschlossen. Nach diesem Lückenschluss ist die Strecke von Münster nach Bielefeld über die A 1 – A 30 – A 33 zwar 4 km länger als über die geplante B 64n, dafür aber deutlich schneller, weil sie vollständig über Autobahnen führt.

5. Modul C – Raumordnerische Beurteilung

Die raumordnerische Beurteilung wird vom BMVI im Projektdossier als nicht bewertungsrelevant angesehen. Das bedeutet, dass das Modul 3 keinen Nutzenbeitrag für das Gesamtprojekt erbringt. In der Raumwirksamkeitsanalyse wird die Verbindung als „sehr gut“ bewertet. Dies geht aus Abb. 13 hervor. Im BVWP-Gesamtbericht heißt es unter der Überschrift „An- und Verbindungsqualitäten“:

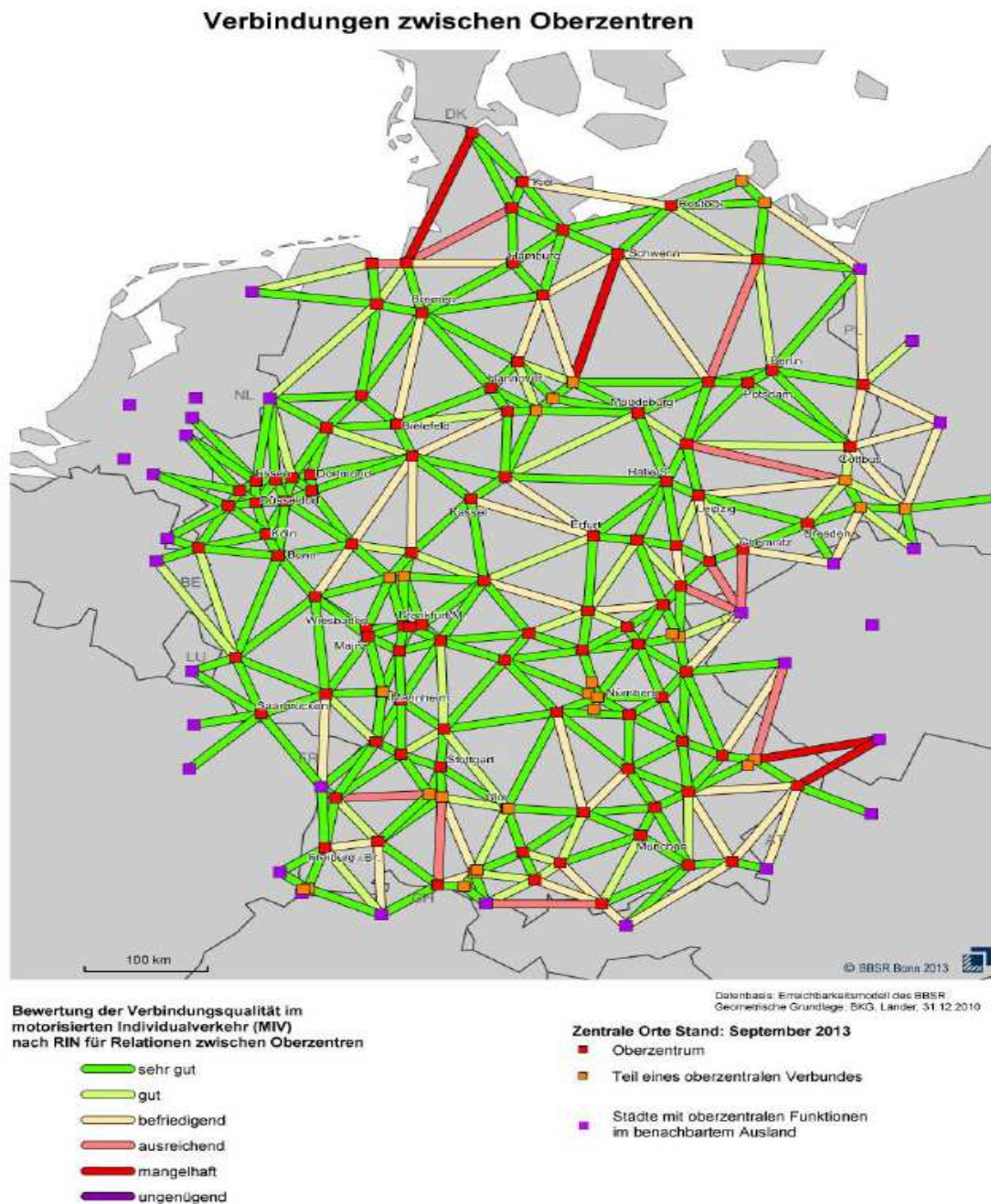
„... Für die Projektbewertungen des BVWP 2030 wurden nur die raumordnerisch relevanten Verbindungen bzw. Relationen zwischen den Oberzentren und den Metropolregionen betrachtet, den hierarchisch obersten zwei Ebenen. Die Ermittlung von Defiziten in den An- und Verbindungsqualitäten erfolgte dabei anhand der Kriterien der aktuell gültigen Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) auf der Basis von Luftliniengeschwindigkeiten zwischen derartigen Zentren. Diese errechnete sich aus dem Quotienten der ermittelten Luftlinienentfernung und der Reisezeit. Letztere wurde für die Straße durch die Bestimmung der schnellstmöglichen Route im Motorisierten Individualverkehr per Pkw ermittelt. [...]

*Für alle Relationen, deren **An- und Verbindungsqualität als mindestens ‚befriedigend‘** eingestuft wurde, wurde **kein aktueller Handlungsbedarf** gesehen. Bei schlechterer Einschätzung erhielt eine Relation Wertungspunkte.“*

Fazit: Das bedeutet, dass der Bund im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung für die Relation Münster – Bielefeld **keinen Handlungsbedarf** sieht (vgl. Abb. 14).



Abbildung 14: Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit zwischen Oberzentren im MIV



Quelle: BMVI und BBSR, Entwurf der BVWP-Raumwirksamkeitsanalyse, 2014, S. 49



6. Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Das Projekt besitzt nach den Angaben im Projektdossier zum Hauptprojekt der B 64n zwischen Münster und Rheda-Wiedenbrück nur **eine mittlere städtebauliche Bedeutung**. Als Begründung wird im Projektdossier angegeben:

*„Die **Zusatzbelastungen übersteigen** in ihrer Bedeutung die **positiven Wirkungen**. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung.“¹⁰¹*

Als Beiträge der einzelnen Effekte zum Gesamtergebnis werden die in Tabelle 27 dargestellten Angaben getroffen, auf denen die zusammenfassende Beurteilung beruht.

Tabelle 27: Städtebauliche Bewertung

	Straßenraum- effekte	Sanierungs- effekte	Flächen- und Erschließungseffekte
Wirksamkeitsgrad	47,0%	0,0%	35,0%
Beeinträchtigungsgrad	0,0%	0,0%	79,0%
Wirkungsumfang	- m	- m	- Einw.
Bewertung der pos. Wirkungen	++		+
Bewertung der neg. Wirkungen			--
Zusammenfassende städttebauliche Bedeutung	Mittel		

Quelle: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64_B51-G10-NW/B64_B51-G10-NW.html#h1_staedtebau

Die Abbildung zur städtebaulichen Beurteilung des Teilprojekts 4 enthält eine Darstellung zu Mudersbach bei Siegen (B62),¹⁰² was sicherlich ein Kopierfehler ist. Dadurch ist die Detailbetrachtung erschwert.

Die Gutachter haben erkannt, dass die Neubelastungen durch die Verlagerung großräumiger Verkehre in der Größenordnung von 7.000 bis 11.000 Kfz/24h und 1.000 bis 4.000 LKW/24h > 3,5t die Entlastungen überwiegen, sodass per Saldo in der Gesamtbilanz keine Entlastung stattfindet (vgl. Tab. 28). Der Beeinträchtigungsgrad beträgt 79 %. Sanierungseffekte wurden keine festgestellt und der Wirksamkeitsgrad der Straßenraumeffekte (Veränderung der

¹⁰¹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64_B51-G10-NW/B64_B51-G10-NW.html#h1_staedtebau

¹⁰² Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64_B51-G10-NW-T4-NW/B64_B51-G10-NW-T4-NW.html#h1_staedtebau



Verkehrsstärke) liegt deutlich unter 50 %, sodass keine wirkliche Entlastung stattfindet.

Entlastet werden nur die Durchfahrtbereiche an der B 64, neubelastet werden die Ortsrandbereiche an den Trassen der Umgehungsstraßen. Auffällig sind die hohen Belastungen im Bezugsfall in der östlichen Ortsdurchfahrt Herzebrock für den LKW-Verkehr. Eine exakte Be- und Entlastungsbilanz fehlt in den Unterlagen zu den einzelnen Ortsdurchfahrten von Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz.

Tabelle 28: Belastungsangaben im Bezugs- und Planfall 2030 in Kfz/24h

OU Warendorf	Bezugsfall Kfz/24h	LKW/24h	Planfall 2030 Kfz/24h	LKW/24h
westl. Warendorf	11.000	3.000	3.000	1.000
OD Warendorf westl. L 547	13.000	3.000	8.000	2.000
OD Warendorf östlich L 547	12.000	2.000	6.000	1.000
OU Warendorf / westl. L 547			15.000	3.000
OU östl. L547- westl. B475/			19.000	3.000
östl. Warendorf/westl. B475	11.000	1.000	3.000	3.000
B 64 östlich OU	9.000	1.000	17.000	3.000
OU Beelen				
westlich Beelen	9.000	2.000	18.000	3.000
Beelen Ortsrand Westen	9.000	2.000	4.000	3.000
OU Beelen West			16.000	3.000
OU Beelen Ost			14.000	3.000
Beelen Ortsrand Osten	11.000	2.000	4.000	1.000
B 64 östlich Beelen	10.000	2.000	18.000	3.000
OU Herzebrock-Clarholz				
westlich Clarholz	10.000	2.000	4.000	3.000
OU Clarholz			13.000	2.000
			17.000	
OD Clarholz	13.000	3.000	4.000	2.000
OU Herzebrock-Clarholz			14.000	3.000
OD Herzebrock West	13.000	3.000	4.000	2.000
OD Herzebrock Ost	17.000	8.000	9.000	7.000
östlich Herzebrock	13.000	8.000	19.000	9.000

Quelle: eigene Auswertung des Projektdossiers B64n



Zieht man die einzelnen Projektdossiers heran, so erkennt man für Warendorf, dass dem Projekt nur eine geringe städtebauliche Bedeutung zuerkannt wird.

Dies liegt an der geringen Entlastungswirkung von 32 %. Sanierungs- sowie Flächen- und Erschließungseffekte wurden nicht nachgewiesen (vgl. Tab. 29).

Tabelle 29: Städtebauliche Bewertung der OU Warendorf

	Straßenraumeffekte	Sanierungseffekte	Flächen- und Erschließungseffekte
Wirksamkeitsgrad	32,0%	0,0%	0,0%
Beeinträchtigungsgrad	0,0%	0,0%	100,0%
Wirkungsumfang	- m	- m	- Einw.
Bewertung der pos. Wirkungen	+		
Bewertung der neg. Wirkungen			----
Zusammenfassende städtebauliche Bedeutung	gering		

Quelle: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64_B51-G10-NW-T3-NW/B64_B51-G10-NW-T3-NW.html#h1_staedtebau

Für Beelen wird eine mittlere städtebauliche Bedeutung gesehen, wie der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen ist. Der Gutachter hat 57 % Straßenraumeffekte durch Entlastung ermittelt, aber keine Sanierungseffekte und keine Flächen- und Erschließungseffekte festgestellt (vgl. Tab. 30).

Tabelle 30: Städtebauliche Bewertung für die OU Beelen

	Straßenraumeffekte	Sanierungseffekte	Flächen- und Erschließungseffekte
Wirksamkeitsgrad	57,0%	0,0%	0,0%
Beeinträchtigungsgrad	0,0%	0,0%	0,0%
Wirkungsumfang	- m	- m	- Einw.
Bewertung der pos. Wirkungen	++		
Bewertung der neg. Wirkungen			
Zusammenfassende städtebauliche Bedeutung	Mittel		

Quelle: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64_B51-G10-NW-T4-NW/B64_B51-G10-NW-T4-NW.html#h1_staedtebau

Hinsichtlich der städtebaulichen Betroffenheit in Herzebrock-Clarholz ergibt sich aus der vorgelegten städtebaulichen Analyse, die in Tabelle 31 erkennbare Bewertung.

**Tabelle 31: Städtebauliche Bewertung für Herzebrock-Clarholz**

	Straßenraumeffekte	Sanierungseffekte	Flächen- und Erschließungseffekte
Wirksamkeitsgrad	66,0%	0,0%	0,0%
Beeinträchtigungsgrad	0,0%	0,0%	0,0%
Wirkungsumfang	- m	- m	- Einw.
Bewertung der pos. Wirkungen	+++		
Bewertung der neg. Wirkungen			
Zusammenfassende städtebauliche Bedeutung	hoch		

Quelle: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64_B51-G10-NW-T5-NW/B64_B51-G10-NW-T5-NW.html#h1_staedtebau

Danach wird eine Wirksamkeit von 66 % hinsichtlich der Straßenraumeffekte erwartet. Aber keine Sanierungs- sowie keine Flächen- und Erschließungseffekte.

Es heißt im Projektdossier:

*„Das Projekt besitzt **eine hohe städtebauliche Bedeutung**.“¹⁰³*

Die nachfolgende Begründung widerspricht dieser Bewertung:

„Es sind keine oder nur geringe Wirkungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung.“¹⁰⁴

Dies ist deshalb sehr erklärungsbedürftig. Zusammengefasst ist festzustellen, dass die städtebaulichen Effekte einmal gering (Warendorf), einmal mittel (Beelen) und einmal hoch (Herzebrock-Clarholz) eingestuft werden. Warum daraus eine mittlere Bedeutung abgeleitet wird, ist nicht ersichtlich, da hierzu eine Gewichtung hinsichtlich der Bedeutung der jeweils betroffenen Wohnbereiche in den einzelnen Ortsdurchfahrten erforderlich wäre. Eine solche einwohnergewichtete Betroffenheitsanalyse liegt aber nicht vor bzw. wurde in den ausgelegten Unterlagen nicht dokumentiert. Nur im Hauptprojekt wird in der Tabelle zum Umweltbeitrag Teil 1 dargestellt, dass 4.915 Menschen entlastet und 704 Menschen neu belastet werden.

¹⁰³ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64_B51-G10-NW-T5-NW/B64_B51-G10-NW-T5-NW.html#h1_staedtebau

¹⁰⁴ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B64_B51-G10-NW-T5-NW/B64_B51-G10-NW-T5-NW.html#h1_staedtebau



7. Zusammenfassende Beurteilung

Modul A : Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)

Die im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 getroffene Aussage, dass Aspekte der Verkehrssicherheit sowie des Klima-, Umwelt- und Lärmschutzes in den Bewertungen des BVWP abgebildet werden, ist zutreffend. Dies geschieht aber völlig unzureichend, da **wesentliche Aspekte der Umweltbelastung nicht monetarisiert** werden. Dies betrifft zum Beispiel die Betroffenheit von FFH-Gebieten. Damit geht die Bewertung der nicht monetarisierten Kriterien nicht in die **Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)** ein und verfälscht das Ergebnis wesentlich. Dies gilt auch für die Betroffenheit von Biotop-Standorttypen, die nicht monetarisiert werden.

Bereits 1998 haben GÜHNEMANN und ROTHENGATTER ein Konzept zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte vorgelegt, in dem die Monetarisierung beispielhaft umgesetzt wurde. Es ist schwer verständlich, dass das BMVI trotz eines neuen umfassenden wissenschaftlichen Methodenansatzes zur BVWP (vgl. die umfangreiche Dokumentation der vergebenen Studien zur BVWP 2015 auf bmvi.de/bvwp2015) die Monetarisierung auf die Aspekte Lärm, Schadstoffe und CO₂ beschränkt hat.

Bei GÜHNEMANN und ROTHENGATTER werden auf der Grundlage von Bosch + Partner die aufgezinste(n) Kompensationskosten für Biotop-Standorttypen unter Berücksichtigung des Wiederherstellungszeitraums und der Nutzungsausfallzahlungen als jährlich anfallende Kosten je ha Betroffenheit angegeben.

Diese Kosten müssen bei der NKA ermittelt werden, um das Schutzgut monetarisiert abzubilden und in der NKA berücksichtigen zu können. Für einen ha Laub- und Mischwald wären danach etwa 250.000 € zu berücksichtigen gewesen.

Die Beurteilung der Umweltbetroffenheit, der nicht monetarisierten Kriterien erfolgt im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 lediglich durch eine Einstufung in die Kategorien geringe, mittlere und hohe Umweltbetroffenheit.

Damit fällt der Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 hinter die Umweltrisikoeinschätzung des BVWP 2003 zurück, wo zusätzlich ein sehr hohes Umweltisiko (Stufe I-V) als Bewertungsstufe enthalten war.



Baukostenentwicklung

Auf welcher Grundlage eine Abschätzung **realistischer Investitionskosten** erfolgt sein soll, erschließt sich nicht. Betrachtet man beispielsweise die Angaben zu den Kosten für die B64n zwischen Münster und Rheda-Wiedenbrück, so sind diese höchst zweifelhaft. Denn ob Projektkosten auf der Grundlage realistischer Angaben ermittelt wurden, ist nicht erkennbar, da keine Kostenkennwerte genannt werden.

Die Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014) werden mit 137,1 Mio. € angegeben, die bewertungsrelevanten Ausbau-/Neubaukosten dagegen als Nettokosten inkl. Planungskosten auf dem Preisstand 2012 mit 124,8 Mio. €. Bei 29 km Baulänge betragen die durchschnittlichen Kosten je Bau-km 4,3 Mio. €.

Durch den Bezug auf 2012 werden die bewertungsrelevanten Projektkosten um mindestens 4 % unterschätzt. Denn nach den Angaben des Statistischen Bundesamtes sind von 2012 bis 2014 die Baukosten im Straßenbau um 4,0 % (von 106,3 auf 110,3) gestiegen.

Danach wäre jetzt mit 129,8 Mio. € zu rechnen. Ein durchschnittlicher Kostensatz für den Ausbau von 2 auf 4 Fahrspuren sowie den 3-streifigen Neubau von lediglich 4,3 Mio. € pro bau-km, ist ungewöhnlich niedrig. Es ist zweifelhaft, ob bei diesem geringen Wert die Kosten für Lärmschutz und die zahlreichen erforderlichen Anschlüsse ausreichend berücksichtigt wurden.

Würde man eine realistischere Größenordnung von 5 Mio. € pro bau-km für einen Ausbau von 2 auf 4 Fahrspuren sowie von 6 Mio. € pro bau-km für einen dreistreifigen Neubau ansetzen, so ergeben sich deutlich höhere Baukosten. Dann ergeben sich Baukosten von 168,4 Mio. € (Preisstand 2012) bzw. 175,14 Mio. € (Preisstand 2014). Bezogen auf 2012 ergeben sich 43,6 Mio. € und bezogen auf 2014 um 45,34 Mio. € höhere Kosten. Aufgrund dieser Schätzung mit realistischeren Kennwerten ergeben sich um +34,9% höhere Kosten.

Berücksichtigt man auch die Abschnitte zwischen den Umgehungen für den Ausbau der B 64n so erhöhen sich die Baukosten auf ~~2011~~ 211,4 Mio. € zum Preisstand 2014. Mit Planungskosten von 10 % und Ersatzinvestitionen bis 2030 würden sich die Kosten für die B 64n auf 239 Mio. € erhöhen.



Nutzeneffekte Reisezeit

Bei der Nutzendefinition ist unklar, ob die Nutzen NRZ und NI trennscharf definiert sind. Die zusätzlichen Nutzen im induzierten Verkehr sind nicht empirisch belegt. Der Parameter Zuverlässigkeit ist nicht ausreichend belegt.

Es ist nicht nachvollziehbar, auf welcher Basis ein multimodales Verkehrsmodell für den BVWP aufgebaut worden sein soll, da ein Marginalmodell verwendet wurde, bei dem anhand von Elastizitäten und Hochrechnungsfaktoren inkrementell vorgegangen wurde. Die Umlegungsrechnungen liegen nicht vor, sodass diese hinsichtlich der Umlegungsgüte nicht beurteilt werden können. Fahrtzwecke nach Grobrelationen bedürfen einer verhaltensbasierten synthetischen Modellprognose, die nicht vorgelegt wurde.

Matrizennachweise für Haus-zu-Haus-Verkehre sowie zu den Nutzerkosten und den induzierten Verkehren liegen nicht vor. Das Konstrukt des impliziten Nutzens bleibt somit eine Black Box.

Der implizite Nutzen soll 159,295 Mio. € betragen. Dies entspricht 25,2 % des Gesamtnutzens von 631,3 Mio. €, der für das Gesamtprojekt ermittelt worden ist. Dieser hohe Nutzenbeitrag beim Projekt der B 64 neu zwischen Münster und Rheda-Wiedenbrück verdeutlicht die Fragwürdigkeit dieses neuen Nutzenproduktes, das nicht trennscharf von den übrigen Reisezeitnutzen unterscheidbar ist. Die Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr wurden mit 228 Mio. € berechnet. Dies entspricht 36,1 % des Gesamtnutzens.

Im Methodenhandbuch zum BVWP wird auf das Forschungsprojekt von Infratest und der ETH Zürich verwiesen. In diesem Forschungsvorhaben wurden nach Reiseweiten und Fahrtzwecken differenzierte Zeitwerte ermittelt. Die in diesem Forschungsprojekte ermittelten Zeitwerte für die Fahrtzwecke Ausbildung, Arbeit, Einkauf und Privat wurden zu einem gewichteten durchschnittlichen Zeitwert zusammengefasst. Während die ermittelten Zeitwerte für den privaten MIV-Verkehr aus dem Forschungsprojekt übernommen wurden, ist dies für den gewerblichen MIV-Verkehr nicht geschehen. Das führt dazu, dass die Zeitwerte im MIV (gewerblich), die im BVWP 2030 zugrunde gelegt wurden in allen Entfernungsstufen ein Vielfaches (etwa Faktor 4) über den im Forschungsprojekt ermittelten Zeitwerten liegen.



Es ist nicht nachvollziehbar, dass im Fall der privaten MIV-Nutzer die Ergebnisse des Forschungsprojekts verwendet werden um gewerblichen Fall jedoch nicht.

Grundsätzlich kann die Anwendung der Zeitwerte nur dann sinnvoll erfolgen, wenn für den Prognosezeitraum Angaben zu den Entfernungsstufen der Nutzer des zu betrachtenden Straßenabschnitts vorliegen. Es gibt keine Aussagen dazu, ob solche Angaben vorliegen und welche Zeitwerte beim jeweiligen Projekt verwendet wurden.

Dabei ist auch in die Berechnung einzustellen, dass sich der Weg zwischen Münster und Rheda-Wiedenbrück durch die Umfahrungen von Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz um insgesamt 12 km verlängert. Weiter ist zu berücksichtigen, dass es durch die kurzen Ausbaustrecken bei Handorf und Telgte beim Übergang in die zweispurigen Bestandsstrecken in den Hauptverkehrszeiten zu Rückstau kommen kann, wodurch die tatsächlichen Reisezeitgewinne deutlich geringer ausfallen.

Verkehrssicherheit

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit ist die Frage zu stellen, inwieweit Nutzeneffekte richtig abgebildet werden, da die Verkehrssicherheit in den Ortsdurchfahrten von Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz zwar durch die eintretende Entlastung verbessert wird, gleichzeitig aber durch das hohe Geschwindigkeitsniveau und den Gefahrenpunkt des Richtungswechsels (fehlende Richtungstrennung) beim 2+1-Querschnitt schwerere Unfälle auftreten.

Alternativenbetrachtung zur Bahnstrecke

Es ist nicht erkennbar, dass die übergeordneten Ziele des BVWP 2030 „Erhaltung und Modernisierung der Substanz“ und die „Verlagerung auf Teilnetze und Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit“ durch das Gesamtprojekt erfüllt werden. Denn dann hätte der Ausbau der bestehenden Bahnstrecke geprüft werden müssen. Die Ergebnisse der NKA für den Ausbau der Bahnstrecke, hätten dann um die Fehler der NKA-Berechnung für die Bundesstraße korrigiert werden müssen und anschließend in einer Alternativenbetrachtung gegenübergestellt werden müssen.

Auswirkungen auf die Landwirtschaft

Der durch den erheblichen Flächenverbrauch entstehende Negativnutzen für die Landwirtschaft infolge der Flächenbelegung wird ebenfalls nicht berücksichtigt.



Dieser ist die NKA einzubeziehen. Es ist davon auszugehen, dass ein erheblicher Negativnutzen bei der Landwirtschaft auftreten wird.

Nach den Ermittlungen von RegioConsult ergeben sich auf Basis der flurbezogenen Umsatzangaben im Landkreis Warendorf Umsatzverluste von 7.200 €/ha, die bezogen auf die gesamte Flächeninanspruchnahme durch Trasse und Ausgleich zwischen 39,3 und 52,4 Mio. € liegen können. Berücksichtigt man auch die Abschnitte zwischen den Aus- und Neubaumaßnahmen ergeben sich 44,75 Mio. € Umsatzverlust bei Ansatz des zweifachen Ausgleiches zum Trasseneingriff und 74,6 Mio. € Umsatzverlust bei dreifachem Ausgleich auf den im Projektdossier angegebenen Nutzungszeitraum von 24 Jahren.

Kritik des Bundesrechnungshofs an der Ableitung der Kostensätze

Auch aus dem aktuellen Bericht des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vom 23.3.2016 geht hervor, dass **zu den Investitionskosten keine belastbaren Daten** vorliegen, die eine zuverlässige Abschätzung der Kosten ermöglichen. Zur Plausibilisierung der Investitionskosten wird ausgeführt:

Diese Bewertung des Bundesrechnungshofes zeigt, dass **überhaupt keine belastbaren Datengrundlagen für die Ermittlung der tatsächlichen Investitionskosten vorliegen.**

Weiter ist zu bemängeln, dass die nach der Plausibilisierung von einigen hundert Projekten ermittelten Untergrenzen für die Gesamtkosten durch das BMVI um 15 % abgesenkt wurden. Ursprünglich war es geplant die Projekte, bei denen die Kosten unterhalb der Untergrenze lagen, mit der jeweiligen Straßenbauverwaltung zu besprechen und ggf. zu ändern (sogenannte Rückschleifen).

Durch die Senkung der Untergrenzen um 15 % wurde lediglich die Zahl der Rückschleifen verringert und mit hoher Wahrscheinlichkeit verhindert, dass zahlreiche Projekte mit völlig unrealistischen Kostenangaben überprüft wurden. Davon ist auszugehen, denn der Bundesrechnungshof weist darauf hin, dass das BMVI keine fachlichen Gründe für seine Vorgehensweise nennen konnte.



Diese Vorgehensweise ist nicht akzeptabel, denn durch das Absenken der Kostenuntergrenzen werden **Projekte als plausibel eingestuft, deren Kosten nach dem Plausibilisierungsverfahren zu gering** waren.

Zwischenfazit NKV

Berücksichtigt man den impliziten Nutzen nicht, reduziert sich bei den aktualisierten Baukosten das NKV von 5,87 auf 2,7 bzw. 2,31 mit Berücksichtigung der Planungskosten.

Es wurde eine Sensitivätsbetrachtung zum NKV durchgeführt, um zu verdeutlichen welche Beiträge einen hohen Einfluss auf die Berechnung haben und um aufzuzeigen, wie sich das NKV bei Ermittlung anderer Kostenansätze bzw. Nutzen verändert.

Berücksichtigt man in einem ersten Schritt auch den Ausbau der Abschnitte zwischen den Ausbauabschnitten Telgte – Warendorf sowie den neuen Ortsumfahrungen Warendorf – Beelen und Beelen – Herzebrock, so ergeben sich Investitionskosten von 203,3 Mio. € bzw. 211,4 Mio. € zum Preisstand 2014. In diesem Fall verringert sich das NKV unter der Annahme sonst konstanter Nutzen auf 2,99.

Ohne Berücksichtigung der impliziten Nutzen und mit Berücksichtigung der Planungskosten (10 % der Baukosten) sowie der Ersatzinvestitionen steigen die Kosten auf 233,7 Mio. €, das NKV verringert sich in diesem Fall auf 1,98.

Da die negative Betroffenheit der Landwirtschaft nicht berücksichtigt ist, sind die ermittelten Umsatzverluste von 39,28-52,45 Mio. € für die betrachtete Nutzungsdauer von 24 Jahren zusätzlich zu berücksichtigen. Nimmt man den Mittelwert des Intervalls sinkt das NKV auf 1,5. Bei Ansatz eines Umsatzverlustes von 74,6 Mio. € sinkt das NKV auf 1,38 ab.

Damit ist die Bauwürdigkeit der B 64n in Frage gestellt.

Es ist unklar, ob bei den Berechnungen berücksichtigt wurde, dass nach 42 Jahren fast alle Anlagen abgängig sind und daher nach Ablauf des angenommenen Nutzungsberechnungszeitraums vollständig ersetzt werden müssen.



Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft

Die **Zielformulierung** ist unzureichend und die Ziele werden nicht priorisiert. Vor allem fehlt beispielsweise beim übergeordneten Ziel „**Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft**“, ein daraus abgeleitetes Ziel, das konsequenterweise lauten müsste: „Vermeidung einer hohen Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen und Natura 2000–Gebieten“.

Für das Gesamtprojekt der B64n wird im Umweltbeitrag Teil 2 eine Flächeninanspruchnahme von 86,4 ha angegeben.

Um diesen Wert zu überprüfen, hat RegioConsult ein vergleichbares Projekt herausgesucht, das eine ähnliche Größenordnung hat. Es handelt sich um die Ortsumfahrung der B252n, Lahntal – Münchhausen nördlich von Marburg, diese hat im Bereich des dort vorgesehenen abschnittsweisen Neubaus mit drei Streifen eine Baulänge von etwa 17,5 km. Daraus resultieren die in Tabelle 7 angegebenen Flächenverluste von insgesamt 307,6 ha (vorhabenbedingt beeinträchtigte Fläche und Kompensationsbedarf).

Im Vergleichsprojekt der B252n (Ortsumgehungen Lahntal – Wetter- Münchhausen in Hessen) insgesamt ein Flächenbedarf von 307,8 ha. Übertragen auf die 9,4 km lange OU Warendorf, wären dies 165,7 ha.

Im Umweltbericht¹⁰⁵ werden von Bosch + Partner für die 28,2 km¹⁰⁶ lange Ortsumgehungskette **nur 86,4 ha** Flächeninanspruchnahme angegeben, davon sind 58,1 ha Vorrangflächen des (Kultur-) Landschaftsschutzes, 0,2 ha UFR-Kernräume, 0,8 ha UFR-Großräume und 0,7 ha Großsäuger-Lebensräume von dem Gesamtprojekt betroffen. Die Angaben im Umweltbericht und auch im Umweltbeitrag Teil 2 berücksichtigen nicht die erforderlichen Flächen für Ausgleichsmaßnahmen und Kompensation.

Als Ergebnis der Flächenberechnung ist festzuhalten, dass durch die Trasse und die Nebenanlagen 75,1 ha Fläche unmittelbar beansprucht werden. Wenn man von einem doppelt so hohen Bedarf an Ausgleichsflächen im Vergleich zum direkten Flächenbedarf durch die Trasse ausgeht, ergibt sich ein **Flächenbedarf von**

¹⁰⁵ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, Anhang 1

¹⁰⁶ Anmerkung: Die Gesamtlänge wird im Umweltbericht mit 28,2 km angegeben im Projektdossier des PRINS dagegen mit 29 km.



225,27 ha, bei einem dreimal so hohen Bedarf an Ausgleichsflächen von 300,36 ha. Diese Berechnung berücksichtigt noch nicht den Flächenbedarf, der sich durch den Betrieb ergibt **Sie zeigt, dass der Umweltbeitrag die tatsächliche Flächeninanspruchnahme massiv unterschätzt und keine geeignete Grundlage für die Beurteilung der Flächeninanspruchnahme ist.**

Im hessischen Beispiel der B 252 ergibt sich bei 17,45 km Strecke ein Flächenbedarf von 34 ha für die Trasse, von 76 ha für die Nebenanlagen und weitere Bereiche. Insgesamt rechnet Hessen Mobil mit 196 ha Flächeninanspruchnahme inkl. Betroffenheit für Bau, Betrieb, Boden und Wasser sowie zusätzlich von 111,4 ha für den Kompensationsbedarf.

Berücksichtigt man auch die Zwischenstücke der B 64n für den Ausbau so ergibt sich folgender Flächenverbrauch. Der Flächenverbrauch durch die Trasse steigt auf 85,6 ha, die Ausgleichsflächen auf 171,1 ha. Insgesamt beträgt der zu erwartende Flächenverbrauch 256,7 ha. Die Zwischenstücke werden zusätzlich 31,4 ha Fläche benötigen.

Wenn man davon ausgeht, dass die Flächenberechnung der Hessischen Straßenbauverwaltung für die B252n-Trasse und die benötigten Nebenflächen stimmig ist, so ergibt sich daraus ein Flächenbedarf von 17,63 ha je bau-km. Überträgt man die Verhältnisse 1:1 auf das Fallbeispiel der B 64 ergibt sich daraus ein Flächenbedarf von 511,19 ha bzw. bei Berücksichtigung der Zwischenstücke zwischen den Umgehungen von bis zu 734 ha (468 ha ohne Kompensation).

Das bedeutet, dass auch unter Berücksichtigung dieser noch zu geringen Angaben die Flächeninanspruchnahme im Umweltbeitrag Teil 2 des BVWP um das 2,6 bis 3,5-fache unterschätzt wird.

Insgesamt ist nicht absehbar, wie das Planungsziel der BVWP, die Flächeninanspruchnahme von Natur und Landschaft zu begrenzen bzw. weiteren Verlust von unzerschnittenen Räumen zu begrenzen, erreicht werden soll.¹⁰⁷

Darüber hinaus ist der für das erforderliche parallele Ausgleichswegenetz benötigte Flächenverbrauch zu berücksichtigen.

¹⁰⁷ Vgl. PFV (2016): Methodenhandbuch zum BVWP 2030, S. 30, Tab. 1: Übergeordnete und abgeleitete Ziele bzw. Lösungsstrategien für den BVWP 2030.



Schutzgut Kultur

Die besonders schützenswerte Prämonstratenser-Klosteranlage in Clarholz am östlichen Rand der Axtbachniederung wird nicht thematisiert. Die Beeinträchtigung zweier Baudenkmäler (Klosteranlage und Hofstelle Pavenstädt-Westhoff) wird dabei in Kauf genommen. Das Westfälische Amt für Denkmalpflege hatte dies scharf kritisiert.

Interdependenzen Straße/Schiene

Interdependenzen wurden zwar intramodal und intermodal ermittelt, aber nicht nachvollziehbar auf Gesamtplanebene dargestellt. Die Wirkung wurde mit 1 bis 3 % beziffert,¹⁰⁸ was sehr gering erscheint. Offenbar wurde die Methodik seit Vorlage des Forschungsberichts „Beurteilung alternativer Verkehrswegeprogramme“ von INTRAPLAN und BVU aus dem Jahr 1996 nicht weiter entwickelt. Die aktuellen Arbeiten zum BVWP 2030 wurden bislang nicht offengelegt, sodass nicht beurteilt werden kann, ob die Methodik weiterentwickelt wurde und damit auch die regionalen Effekte in ausreichender Detaillierung abbildbar sind. Angesichts der kreisbezogenen Matrizen von ITP darf dies bezweifelt werden.

Für die Bahnstrecke Münster – Rheda-Wiedenbrück/Bielefeld **wurde keine Interdependenzberechnung** durchgeführt, da im BVWP SPNV und ÖPNV **nicht** betrachtet werden, wie es im Projektdossier heißt; *„...es werden aber keine einzelnen Maßnahmen einer Bewertung zugeführt.“*

Dies führt dazu, dass die Wirkungen der Maßnahme nicht erfasst werden. Die Zahl der Fahrgäste hat sich auf der Bahnstrecke seit 1996/1997 bis 2010 erheblich erhöht. Die Zahl der täglichen Fahrgäste ist von 2.200 auf 4.700 gestiegen und hat sich damit mehr als verdoppelt (+113,6 %), die Fahrleistung hat um 74,3 % zugenommen. Diese Zuwächse sind durch die B 64n stark gefährdet, wie Vergleichsbeispiele (Interdependenz B252n zur Burgwaldbahn) zeigen. Dort wurden Fahrgastverluste von 40 % durch das Hessische Landesamt für Straßenbau berechnet.

¹⁰⁸ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 128f.



Unzerschnittene Räume

Im Umweltbericht werden von Bosch + Partner für das 28,2 km¹⁰⁹ lange Gesamtprojekt nur 86,4 ha Flächeninanspruchnahme angegeben. Zur Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume) kommt es auf 0,8 ha und zur Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500) auf 0,7 ha Großsäuger-Lebensräume.

Da die tatsächliche Flächeninanspruchnahme wesentlich größer ist, als im Umweltbeitrag angegeben, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Betroffenheit unzerschnittener Räume größer ist als ermittelt.

Verkehrsprognose 2030

IVV hat im Rahmen der Umlegungsrechnungen für das Projektdossier in der Prognose 2030 für die Umfahrungen Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz im Vergleich zu den bisher vorliegenden Prognosen teilweise wesentlich niedrigere, abschnittsweise aber auch deutlich höhere Belastungen ermittelt.

Westlich von Beelen werden im Bezugsfall 2030 9.000 Kfz/24h (DTVw) und östlich von Beelen 10.000 Kfz/24h (DTVw) ermittelt. Nach den Ergebnissen der SVZ 2010 betrug das Verkehrsaufkommen zwischen Warendorf und Beelen (L 831) noch 9.400 Kfz/24h (DTV) und zwischen Beelen und Herzebrock-Clarholz 10.600 Kfz/24h (DTV). Da die DTVw-Werte der Prognose etwa 10% höher sind als die DTV-Werte der Straßenverkehrszählung ist erkennbar, dass die Verkehrsbelastung bis 2030 deutlich zurückgeht. Damit setzt sich der Trend der rückläufigen.

Im Prognosefall 2030 werden für Warendorf Belastungen von 15.000 bis 19.000 Kfz/24h angegeben, wobei die stärkste Belastung von 19.000 Kfz/24h auf der Umfahrung nur auf dem Abschnitt zwischen der B 475 und L 547 besteht. Für Umfahrung Beelen wird eine Belastung von 14.000 bis 16.000 Kfz/24h und für die Umfahrung von Herzebrock-Clarholz von 13.000 bis 17.000 Kfz/24h ausgewiesen. 19.000 Kfz/24h werden nördlich der Herzebrocker Straße erwartet, im Übergang auf die Bestandsstrecke.

¹⁰⁹ Anmerkung: Die Gesamtlänge wird im Umweltbericht mit 28,2 km angegeben im Projektdossier des PRINS dagegen mit 29 km.



Vergleicht man die Berechnungen von IVV zum BVWP mit der Prognose des VEP Warendorf, so fällt auf, dass IPW in der Umlegungsrechnung für 2025 auf der Umfahrung westlich der L 547n 11.000 Kfz/24h und östlich der L 547 alt 11.500 Kfz/24h ermittelt hat. Lediglich das Mittelstück zwischen L 547n und L 547 alt ist mit 16.600 Kfz/24h stärker belastet (vgl. Abb. 6). Zwischen B 475 und L 547 alt beträgt der Unterschied zwischen den Prognosen 7.500 Kfz/24h. Das bedeutet, dass durch die BVWP-Prognose eine um 65 % höhere Belastung ausgewiesen wird, als von IPW ermittelt.

Die Abweichungen zwischen den beiden Prognosen sind nicht nur absolut, sondern auch nach Abschnitten ganz erheblich. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass aktuell eine Einbindung der L 547n im Bereich der L 547 alt an die B 64n geplant ist, sodass die Mehrbelastung westlich davon entfallen wird.

Die Belastbarkeit der Umlegungsrechnung von IVV ist aufgrund der starken Abweichungen fraglich, zumal dem Verkehrsmodell von IPW aktuelle Verkehrsverflechtungen zugrunde liegen. Bereits 2011 hatte IPW festgestellt, dass die Berechnungen nicht kompatibel sind mit der Fernverkehrsmatrix und den damaligen Berechnungen von IVV (Stand 2006). Die Gültigkeit der Bundesprognose 2030 muss daher überprüft werden.

Finanzierung des BVWP 2030

Bei Ansatz der bisher verfügbaren Haushaltsmittel von 10 bis 11 Mrd. € pro Jahr ist mit einer Finanzierungslücke von 6,6 bis 7,6 Mrd. € pro Jahr zu rechnen, denn jährlich werden zukünftig 15,11 (ohne „Schleppe“) bis 17,63 Mrd. € (mit „Schleppe“) benötigt. Dies ergibt im Vergleich zum bisherigen jährlich eingesetzten Finanzbedarf über die Gesamtlaufzeit des neuen BVWP von 15 Jahren einen zusätzlichen Investitionsbedarf von 99 bis 114 Mrd. €. Von den angesetzten 264,5 Mrd. € sind also nur 72 % im Rahmen der bisher üblichen Haushaltsfinanzierung als gesichert anzusehen.

Im BVWP 2003 wurden 66,2 Mrd. € für Aus- und Neubau und 82,7 Mrd. € für Erhalt reserviert. 2003 betrug die Landesquote für NRW nur 16 %. 3,240 Mrd. € waren



damals für laufende und fest disponierte Projekte vorgesehen, 4,392 Mrd. € für neue Projekte des VB.¹¹⁰

Jetzt stehen für den gesamten BVWP inkl. Schleppe 101,3 Mrd. € für Aus- und Neubau und 141,6 Mrd. € für Erhalt zur Verfügung, wenn sie im Bundeshaushalt abgesichert werden. Das bedeutet, dass der Ausbau- und Neubautitel nochmals um über 35 Mrd. € gesteigert wird und für den Erhalt jetzt 60 Mrd. € mehr zur Verfügung stehen sollen.

NRW erhält jetzt insgesamt 2,945 Mrd. € für laufende und fest disponierte Projekte und 10,005 Mrd. € für neue Vorhaben (VB/VB-E), insgesamt also 12,95 Mrd. €. 2,54 Mrd. € machen die Projekte des WB aus.

Der Landesanteil beträgt 19,2 %. Für FD-Projekte stehen etwa 200 Mio. €/a zur Verfügung, für neue Vorhaben 672 Mio. €/a.

Aus dem Bundeshaushalt stehen für Bedarfsplanmaßnahmen für NRW zwischen 2016 und 2017 262-269 Mio. € zur Verfügung. 2015 hatte NRW nur 158 Mio. € erhalten. Das bedeutet, dass die B 64n mit ihrem Investitionsvolumen von 137,1 (nach Angaben in Prins) bzw. 175,14 Mio. € (nach Kontrollrechnung RegioConsult) etwa einen Jahresetat des Landes NRW abdecken würde.

Modul B: Umwelt- und naturschutzfachliche Bewertung

Die Beschreibung der Umweltwirkung aus dem Projektdossier zum Hauptprojekt zeigt, dass eine erhebliche Umweltbetroffenheit vorliegt.

„Ein FFH-Gebiet mit NSG-Ausweisung liegt in der Wirkzone. Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden (T3). Ein weiteres NSG liegt in der Wirkzone (T4). Der Axtbach, sein ÜSG und ein begleitendes LSG werden vom Projekt gequert und größtenteils überbrückt (T4). Das ÜSG wird dann ein zweites Mal auf längerer Strecke durchfahren (T5). An zwei Stellen werden Großräume randlich durchfahren (Wald- und Großsäugerlebensräume bzw. Feuchtlebensräume) (BfN) (T3). Ein Kernraum (Feuchtlebensräume) (BfN) in der Wirkzone (T3).“

¹¹⁰ Vgl. BVWP 2003, 2.7.2003, Tab. 11 und Tab. 18.



Es werden verschiedene BfN-Lebensraumnetzwerke betroffen. Neben einem Kernraum in der Wirkzone T 3 sind es zwei UFR 1000/1.500 bzw. 1.500. Für das FFH-Gebiet im Nordosten von Warendorf können erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden, trotzdem wird nur eine mittlere Umweltbetroffenheit festgestellt, was nicht nachvollziehbar ist.

Die Umweltbetroffenheit des Teilprojekts 3 (Ortsumfahrung Warendorf) wird wie folgt charakterisiert und zusammenfassend mit „mittel“ bewertet:

„Im Nordosten liegt ein FFH-Gebiet in der Wirkzone, das auch als NSG ausgewiesen ist. Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden. Ganz im Nordwesten und im Südosten liegen zwei Landschaftsschutzgebiete in der Wirkzone. Der Holzbach und sein ÜSG werden überbrückt. An Baubeginn und Bauende werden Großräume randlich durchfahren (Wald- und Großsäugerlebensräume bzw. Feuchtlebensräume) (BfN). Am Bauende liegt auch ein Kernraum (Feuchtlebensräume) (BfN) in der Wirkzone.“

In der Umweltrisikoeinschätzung im BVWP 2003 wurde dagegen noch eine **mittlere bis hohe Umweltbetroffenheit** festgestellt. Im Bereich Walgernheide und Vohren lagen die Bereiche mit der Risikostufe **hoch** (vgl. Abb. 8). Auffällig ist, dass im Anhang 1 in der Projektliste mit der Beurteilung der Umweltkriterien die Beeinträchtigung des Wasserschutzgebietes von Warendorf fehlt. Damit ist die Umweltbewertung fehlerhaft und muss wiederholt werden.

Für Beelen (Teilprojekt 4) wird ebenfalls eine mittlere Umweltbetroffenheit festgestellt, obwohl dort kein Natura 2000 Gebiet betroffen ist. Der Überschwemmungsbereich des Axtbaches wird nur im Osten von Beelen gequert.

„Das Neubauprojekt verläuft südlich [Anm. tatsächlich verläuft die B64n nördlich] von Beelen. Es verläuft über relativ ebenes Ackerland, kleinflächig über Grünland. Der Axtbach, sein ÜSG und ein begleitendes LSG werden vom Projekt gequert und größtenteils überbrückt. Im Osten liegt ein Naturschutzgebiet in der Wirkzone.“

Im BVWP 2003 wurde für Beelen ein mittleres Umweltrisiko festgestellt. Eine entsprechende Bewertungskarte liegt aus dem Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht vor.



Für Herzebrock-Clarholz erfolgt im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 die Einstufung in „mittlere“ Betroffenheitsklasse, während im BVWP 2003 der von der Umgehung betroffene Bereich durchgängig ein hohes Umweltrisiko aufweist.

Die Umweltbetroffenheit müsste mit hoch eingestuft werden, da das Überschwemmungsgebiet südlich der Ortslagen durchfahren wird und neben den Acker- und Grünlandflächen auch Wald betroffen ist. Natura 2000 Flächen sind nicht betroffen.

Kurzstellungnahme zum Umweltbericht

Die Offenlage zur SUP muss wiederholt werden, weil sie bei den Schienenprojekten unvollständig ist und somit die Umweltauswirkungen des Gesamtplans nicht ermittelt und bewertet werden konnten. Der Umweltgutachter weist selbst darauf hin, dass aufgrund ausstehender Projektbewertungen im Potenziellen Bedarf für die Schiene nur ein Investitionsvolumen als Platzhalter reserviert wurde. Ob es rechtlich ausreichend ist, für die Platzhalter eine *„Abschätzung der Betroffenheit der relevanten Umweltkriterien für die Gesamtplanebene auf der Basis der Durchschnittswerte aus den konkret bewerteten Schienenprojekten“* vorzunehmen, ist mehr als fraglich. Solange die Projekte nicht auf vergleichbarer Ebene definiert sind, wie die übrigen Schienenprojekte, ist eine seriöse und fachlich belastbare Beurteilung der Umweltwirkungen nicht möglich. Daher können auch die Gesamtplanwirkungen (SUP-Bezug) nicht abschließend beurteilt werden. Daher ist eine zweite Offenlage des BVWP-Entwurfes zwingend erforderlich, um keine Rechtsunsicherheit zu erzeugen.

Dadurch konnte keine fachgerechte Alternativenprüfung erfolgen, die nach § 19b (2) UVPG vorgeschrieben ist. Die Mängel bezüglich der Schienenprojekte sind auch für die B 64n relevant, nicht nur wegen der parallel verlaufenden Bahnstrecke, sondern auch mit den möglichen Verlagerungen überregionaler Personenverkehre auf die Schiene. Das **Ziel die Flächeninanspruchnahme** von Siedlungs- und Verkehrsfläche bis 2020 auf 30 ha/Tag zu verringern, wurde zwar geprüft. Aber insgesamt führt der gesamte BVWP mit über 25.000 ha neuer Inanspruchnahme von Flächen zu einer Fortsetzung des exzessiven Flächenverbrauches. 88 % hiervon entfallen auf die Straße.



Das **Klimaschutzziel** wird im Verkehrsbereich offenkundig verfehlt, denn die Klimaschutzziele der Bundesregierung, die die Reduzierung der Emission von Treibhausgasen gegenüber 1990 um 40 % bis 2020 und um 80-95 % bis 2050 vorsehen (Aktionsprogramm Klimaschutz 2020) (vgl. hierzu geltende Umweltziele für die SUP), sind mit dem vorgelegten BVWP-Entwurf **nicht erreichbar**.

Alternativenprüfung

Die nach der SUP vorgeschriebene Alternativenprüfung wurde zum Teil nicht oder auf veralteten Grundlagen basierend durchgeführt. Aus den Ausführungen im Projektinformationssystem zur B 64 geht aber eindeutig hervor, dass es keine belastbare Alternativenprüfung gibt (z. Bsp. Ausbau der Bahnstrecke Münster – Rheda-Wiedenbrück, Beseitigung der Bahnübergänge, streckenweiser 3-streifiger Ausbau ohne die Ortsumgehungen). Dadurch ist eine Bewertung der Alternativen nicht möglich.

Für Warendorf hätte auch geprüft werden müssen, ob die Verlängerung der Stadtstraße Nord zur B 64 eine Alternative zur Südumgehung darstellt. Für Herzebrock hätte gleichfalls geprüft werden müssen, ob die Nordumgehung die Südumgehung ersetzen kann.

Modul C – Raumordnerische Beurteilung

Die raumordnerische Beurteilung wird vom BMVI im Projektdossier als nicht bewertungsrelevant angesehen. Das bedeutet, dass das Modul 3 keinen Nutzenbeitrag für das Gesamtprojekt erbringt. In der Raumwirksamkeitsanalyse wird die Verbindung als „sehr gut“ bewertet.

Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Das Projekt besitzt nach den Angaben im Projektdossier zum Hauptprojekt der B 64n zwischen Münster und Rheda-Wiedenbrück nur **eine mittlere städtebauliche Bedeutung**. Als Begründung wird im Projektdossier angegeben:

*„Die **Zusatzbelastungen übersteigen** in ihrer Bedeutung die **positiven Wirkungen**.“*

Fazit:

Es gibt derzeit viele ungeklärte Fragen in der Bewertung der B64n, die vor der Bedarfseinstufung fachlich aufgeklärt werden müssen.



Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist derzeit als nicht belastbar einzustufen, es wurde aufgrund nicht zutreffender Angaben zu hoch ermittelt.

- Das NKV von 5,9 ist **deutlich überhöht**. Unter Einbeziehung von Planungskosten, aktualisierten Baukosten und ohne den implizierten Nutzen beläuft es sich auf lediglich ca. 2,3. Bei Berücksichtigung insbes. des negativen Nutzens für die Landwirtschaft und die Monetarisierung der Eingriffe in Natur und Landschaft würde sich das NKV weiter deutlich verschlechtern.
- Als Ergebnis einer Sensitivitätsbetrachtung ergeben sich bei Ansatz realistischerer Zeitwerte für die Ermittlung der Reisezeitnutzen und der Negativnutzen aus der Landwirtschaft ein NKV von 1,5 bzw. 1,38.
- Aufgrund der Verkehrsprognose 2030 für den Bezugsfall und der in Vorbereitung des BVWP 2030 erfolgten Raumwirksamkeitsanalyse ist **kein Bedarf** für den Ausbau der gesamten Strecke erkennbar. Dieses Untersuchungsergebnis steht im klaren Widerspruch zur Ausweisung des Projekts B51/B64n im BVWP 2030 im „Vordringlichen Bedarf“.
- Die Alternativenprüfung nach der SUP ist **nicht** fachgerecht erfolgt. Zudem wurden nicht alle sinnvollen Alternativen angemessen betrachtet.

Quintessenz: Es gibt keine „fehlende leistungsfähige Ost-West-Verkehrsverbindung“.