

# Fernstraßenbau und Klima - Auswirkungen des Bundesverkehrswegeplans 2030 & Defizite der Berechnung seiner Treibhausgasemissionen

## 1 Die Klimaschutzherausforderung des Verkehrssektors

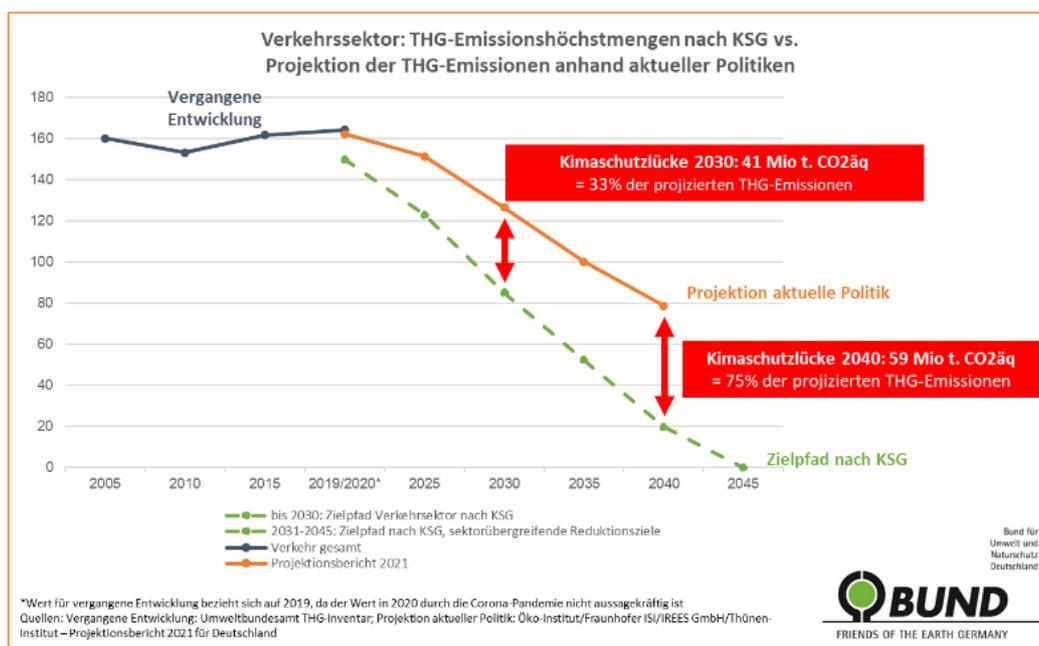


Abbildung 1: Vergleich der THG-Emissionshöchstmenge nach dem Klimaschutzgesetz im Verkehrssektor mit den THG-Emissionen des Projektionsbericht 2021 für Deutschland

Der Verkehrssektor verfehlt die Klimaziele mehr als deutlich. 2019 emittierte er laut offizieller Berechnung 164 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, nur knapp ein Prozent weniger als 1990<sup>1</sup>. Im Jahr 2022 stiegen die Emissionen im Vergleich zu 2021 sogar wieder an<sup>2</sup>. Das Klimaschutzgesetz verlangt, die Jahresemissionsmenge des Verkehrs bis 2030 auf 85 Millionen Tonnen abzusenken. 2045 soll die Klimaneutralität erreicht sein. Laut des Projektionsberichts 2021 für Deutschland ist es mit der aktuellen Politik im Verkehrssektor nicht möglich, diese Ziele zu erreichen (siehe [Abbildung 1](#))<sup>3</sup>. Selbst mit 15 Millionen reinen E-Autos würden die Klimaziele 2030 deutlich verfehlt.

<sup>1</sup> Die Zahlen aus 2020 eignen sich aufgrund der Corona-Pandemie nicht für einen realistischen Vergleich.

<sup>2</sup> <https://www.agora-energiewende.de/veroeffentlichungen/die-energiewende-in-deutschland-stand-der-dinge-2022/>

<sup>3</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/dokument/projektionsbericht-2021-politiksznarien-x>

Der Expertenrat für Klimafragen der Bundesregierung bestätigt, dass die aktuell vorgelegten Maßnahmen des Bundesverkehrsministeriums nicht im Ansatz genügen, um die Klimaziele zu erreichen<sup>4</sup>.

Hierzulande stammen 97 Prozent der Treibhausgasemissionen des Verkehrs 2020 aus dem Straßenverkehr<sup>5</sup>. Und es ist nicht nur die Nutzung von Straßen klimaschädlich, auch der Bau, Betrieb und Unterhalt der Autobahnen und Bundesstraßen trägt entscheidend zur Verschärfung der Klimakrise bei. Zusätzliche Autobahnen und Bundesstraßen machen den Straßenverkehr schneller und attraktiver. Sie erhöhen so vor allem die zurückgelegten Entfernungen. Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 (S. 2) heißt es: „Deutschland verfügt über eines der am besten ausgebauten Verkehrsnetze weltweit“.

Bundesweit sind Städte und Regionen bereits gut angebunden und erreichbar. Trotzdem besagt der BVWP 2030, dass insgesamt noch ca. 3.330 Kilometer neue Autobahnen und Bundesstraßen gebaut und 2.749 Kilometer Fernstraßen erweitert werden sollen.<sup>6</sup>

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen bestätigt in ihren Empfehlungen zu Klimaschutz im Verkehr, dass es für eine klimaverträgliche Mobilität umfassende Veränderungen braucht<sup>7</sup>. Verkehr muss auf Schiene und Schiff, auf den ÖPNV und Radverkehr verlagert, aber auch durch kürzere Wege vermieden werden<sup>8</sup>. Die Infrastrukturplanung ist entscheidend, um die Voraussetzungen für Veränderungen zu schaffen und legt auf Jahrzehnte hin fest, wie sich Menschen bewegen und Güter transportiert werden können.

## 2 Straßenbau treibt THG-Emissionen im Verkehr nach oben

Der Straßenbau führt auf zwei Wegen zu steigenden Treibhausgas (THG)-Emissionen.

Bereitstellung der Straße: Zum einen entstehen baubedingte THG-Emissionen durch den Bau, die Instandhaltung und den Betrieb der Straßen selbst und der begleitenden Infrastruktur. Durch den verwendeten Beton, Asphalt, Stahl etc. fließen erhebliche Mengen „grauer Energie“ in den Bau ein. Besonders hohe Emissionen entstehen durch den Bau von Brücken und Tunneln. Zusätzlich werden durch den Bau von Straßen Moore, Wälder und Grünland zerstört oder beeinträchtigt. Damit gehen wertvolle Kohlenstoffspeicher verloren und es werden dort gespeicherte Treibhausgase freigesetzt. Die Bereitstellungs-emissionen werden im BVWP Projektinformationssystem („PRINS“) auch ‚Lebenszyklus-Emissionen‘ genannt.

### Tabelle 1: Auswirkungen des Baus von Fernstraßen auf THG-Emissionen

---

<sup>4</sup> [https://expertenrat-klima.de/content/uploads/2022/11/ERK2022\\_Zweijahresgutachten.pdf](https://expertenrat-klima.de/content/uploads/2022/11/ERK2022_Zweijahresgutachten.pdf)

<sup>5</sup> BMDV: Verkehr in Zahlen 2022/2023, S. 314.

[https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2022-2023-pdf.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2022-2023-pdf.pdf?__blob=publicationFile)

<sup>6</sup> Stellungnahme des Umweltbundesamtes zum Entwurf des BVWP 2030 mit Umweltbericht, [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/stellungnahme\\_des\\_umweltbundesamtes\\_zum\\_entwurf\\_des\\_bundesverkehrswegeplans\\_2030\\_mit\\_umweltbericht.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/stellungnahme_des_umweltbundesamtes_zum_entwurf_des_bundesverkehrswegeplans_2030_mit_umweltbericht.pdf)

<sup>7</sup> <https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/990.v.pdf>

<sup>8</sup> Durch die innerhalb von 15 Jahren mögliche Verdoppelung des Schienengüterverkehrsanteils von derzeit 18% könnten jährlich 8 bis 10 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden. Vgl. DLR/ifeu/Lbs/DBFZ, Verkehrsverlagerungspotenzial auf den Schienengüterverkehr in Deutschland. Endbericht i.A., des Bundesverkehrsministeriums, Berlin 2016.

**Tabelle 2: Auswirkungen des Baus von Fernstraßen auf THG-Emissionen**

Auswirkungen des Neu- und Ausbaus von Fernstraßen auf die THG-Emissionen	
<b>Baubedingte THG-Emissionen</b>	<b>Einfluss auf THG-Emissionen</b>
„Graue Energie“: - Baustoffe (Beton, Asphalt, Stahl etc.) verbrauchen in der Herstellung Energie und führen zu THG-Emissionen, - Baumaschinen verbrauchen Energie und stoßen zu THG aus	Steigerung
Verlust von THG-Speichern und Freisetzung von THG: - Baumfällungen führen zum Verlust von THG-Speichern und setzen THG frei - Landnutzungsänderungen: Eingriffe in Böden (z. B. Moore) setzen THG frei	Steigerung
<b>THG-Emissionen durch Nutzung der Fernstraßen</b>	
Einfluss neuer Straßen auf die Nutzung von Pkw im Personenverkehr: - Verlagerungswirkungen vom öffentlichen Verkehr auf die Straße (Nutzung von Pkw) - Neuverkehr im Personenverkehr durch häufigere und längere Fahrten - Neuverkehr durch Änderungen der Raumstruktur (z. B. Änderung der Wohn- und Arbeitsorte)	Steigerung
Einfluss neuer Straßen auf die Nutzung von Lkw im Güterverkehr: - Verlagerungswirkungen von Schiene und Wasserstraße auf die Straße (Nutzung von Lkw) - Neuverkehr im Güterverkehr durch häufigere und längere Fahrten - Neuverkehr durch Änderungen der Raumstruktur (z. B. Änderung der Unternehmensstandorte)	Steigerung
Verkürzung von Wegen und Verhinderung von Stop-and-Go	Senkung

Einfluss auf Nutzung der Straße: Zum anderen entstehen THG-Emissionen durch die Nutzung der Straßen, d.h. durch den Betrieb und die Herstellung der auf ihnen fahrenden Fahrzeuge. Neue Straßen führen zu einer Zunahme der Verkehrsnachfrage. Zwar können in einigen Fällen Stop-and-Go vermindert und Wege verkürzt werden, doch genau das führt zu höheren Reisegeschwindigkeiten und geringeren individuellen Kosten, welche die Nutzung von Pkw für die persönliche Mobilität oder von Lkw für den Transport von Gütern attraktiver machen. Die Nutzenden wählen weiter entfernte Ziele, fahren häufiger oder steigen vom öffentlichen Verkehr oder dem Fernverkehr auf der Schiene auf die Straße um (induzierter Verkehr). Langfristig wählen die Nutzenden zudem weiter entfernte Wohn- und Arbeitsorte, Unternehmen ändern ihre Standorte und Angebote des ÖPNV verschwinden, da sie nicht mehr mit dem Auto konkurrieren können. So nehmen die Fahrleistungen und damit die THG-Emissionen zu<sup>9</sup>. Die Wirkungen stehen im klaren Widerspruch zu Konzepten eines klimafreundlichen Verkehrs in Deutschland. Der Einfluss der Straßennutzung auf den THG-Ausstoß wird zwar voraussichtlich in den nächsten Jahrzehnten durch den Antriebswechsel auf elektrische Fahrzeuge zurückgehen. Jedoch wird dieser Wandel noch Jahrzehnte dauern, wenn bis zum Jahr 2035 noch neue Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zugelassen werden dürfen. Außerdem führt mehr Verkehr auch mit

<sup>9</sup> Zum induzierten Verkehr siehe Wissenschaftlicher Dienst des Bundestags 2021: <https://www.bundestag.de/resource/blob/855100/a3a015f40fee3b8182c41bc48c362277/WD-5-044-21-pdf-data.pdf> und UBA 2005: <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/2967.pdf>

Elektrofahrzeugen zu erheblichen Schäden für Mensch und Umwelt. Mehr Verkehr benötigt mehr Energie und verursacht Lärm. Auch die Herstellung von Fahrzeugen verursacht THG-Emissionen, benötigt Energie und wertvolle Ressourcen.

Tabelle 1 fasst die Auswirkungen des Fernstraßen-Baus zusammen.

Über diese Wirkungen hinaus führt Straßenneu- und -ausbau dazu, dass Gelder und Personal gebunden werden, die dringend für den Erhalt der bestehenden und teils maroden Verkehrsinfrastruktur und den naturverträglichen Ausbau der Schieneninfrastruktur benötigt werden. Jeder weitere Kilometer Straßenaus- und -neubau verhindert die Verkehrsverlagerung und macht ein späteres Umsteuern immer schwieriger. Einschneidendere Maßnahmen werden dann nötig sein, um die Klimaziele zu erreichen. Diese könnten die Möglichkeiten zukünftiger Generationen unverhältnismäßig beschneiden, was laut Bundesverfassungsgericht zu vermeiden ist.

### 3 Der BVWP 2030 verharmlost Klimaschäden systematisch

Die Klimabilanz des gesamten BVWP 2030 ist nicht nachvollziehbar und unterschätzt die Wirkungen des Straßenbaus. Der offizielle Umweltbericht zum BVWP behauptet, die Umsetzung der Straßen-, Schienen- und Wasserstraßen-Projekte würde bis 2030 insgesamt zu einer Senkung der THG-Emissionen um 491.453 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Jahr führen.<sup>10</sup> Diese insgesamt positive Klimabilanz des BVWP 2030 war ein wichtiges Argument für die Durchsetzung des BVWP und der Bedarfspläne in der öffentlichen und politischen Diskussion. Nach unserer Einschätzung ist die Bilanzierung jedoch aus folgenden Gründen falsch, irreführend und ungenügend:

1. Großer Teil der THG-Emissionen wurde unterschlagen: Laut Umweltbericht würden alle Straßenbauprojekte des Vordringlichen Bedarfs (VB/VB-E), also der höchsten Prioritätsstufe, zusammen zu einem Mehrausstoß von ca. 545.000 t CO<sub>2</sub>-Äquivalenten pro Jahr führen<sup>11</sup>. In der Definition wird dort angegeben, dass bei dieser Zahl sowohl Emissionen aus der Nutzung der Straße durch Pkw und Lkw, als auch Emissionen durch den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung berücksichtigt werden.<sup>12</sup> Eine Analyse der Projektdossiers im Projektinformationssystem zum BVWP 2030 (PRINS)<sup>13</sup> durch Greenpeace und BUND in Zusammenarbeit mit dem Karlsruher Institut für Technologie ergibt jedoch eine rund doppelt so hohe Summe. Die gesamten Kohlenstoffdioxid-Emissionen der Nutzung der Straßen sowie Breitstellungs-Emissionen der Bauwerke<sup>14</sup>, wie Brücken und Tunnel, aller vordringlichen Fernstraßenprojekte (VB und VB-E) betragen demnach 1.056.000 t CO<sub>2</sub>-Äquivalente - also 511.000 t CO<sub>2</sub>-Äquivalente mehr als im Umweltbericht angegeben. Die im Umweltbericht angegebene Zahl scheint nur die betrieblichen Emissionen (also durch Mehrverkehr) zu berücksichtigen – zumindest deckt sich die Zahl in etwa mit der

---

<sup>10</sup> Tabelle 31 des Umweltberichts zum BVWP 2030

<sup>11</sup> Umweltbericht zum BVWP 2030, 2016, S. 143

<sup>12</sup> In der Gesamtbetrachtung des BVWP 2030 wird dieser Mehrausstoß jedoch durch die Bilanzen von Schiene und Wasserstraße ausgeglichen. Unterm Strich führt der gesamte BVWP 2030 nach dieser Rechnung bei Umsetzung zu einer Emissionssenkung von ca. 491.000 t CO<sub>2</sub>-Äquivalenten pro Jahr

<sup>13</sup> [www.bvwp-projekte.de](http://www.bvwp-projekte.de)

<sup>14</sup> Genutzt wurden die Angaben des PRINS: „1.8 Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)“, jeweils Punkt „Kohlendioxid-Emissionen (CO<sub>2</sub>) (bestehend aus CO<sub>2</sub> aus Betrieb und CO<sub>2</sub>-Äquivalenten aus Lebenszyklusemissionen)“.

entsprechenden Summe aus den PRINS-Daten. Mit diesen Daten ist die positive Klimabilanz des BVWP 2030 nicht mehr haltbar.

2. THG-Emissionen von fest disponierten Fernstraßenprojekten fehlen: 185 sogenannte „fest disponierte“ Fernstraßenprojekte des BVWP 2030, die auch in das Bedarfsgesetz aufgenommen wurden, wurden bislang überhaupt nicht bilanziert. Die THG-Emissionen wurden für diese Projekte nicht berechnet und tauchen in der Gesamtbilanz auch nicht auf. Eine Bilanzierung dieser Projekte würde die THG-Bilanz des Fernstraßenteils und des Gesamtplans weiter verschlechtern.
3. Emissionen aus dem Straßenbau werden im Gesamtergebnis kaschiert: Von den 545.323 Jahrestonnen CO<sub>2</sub> durch Straßenbetrieb zieht der Umweltbericht 690.781 Jahrestonnen ab, die angeblich durch eine Verlagerung auf die Schiene sowie 345.995 Millionen Jahrestonnen durch Verlagerung auf die Wasserstraßen reduziert werden sollen. Nur durch diesen Rechenrick gelangt der BVWP 2030 am Ende zu einer THG-Minderung. Der Straßenbau ist jedoch nicht an den Ausbau von Schiene und Wasserstraße geknüpft und muss daher gesondert bewertet werden.
4. Verkehrssteigernde Wirkung neuer Straßen systematisch unterschätzt: Die Berechnungen vernachlässigen den durch neue und ausgebaute attraktivere Straßen neu entstehenden Güterverkehr (sogenannter „induzierter Verkehr“) gänzlich und beziehen neu entstehenden Personenverkehr nur teilweise ein.<sup>15</sup> Insbesondere werden Auswirkungen des Straßenbaus auf die Raumstruktur ignoriert, welche langfristig wirken (Änderungen von Wohn-, Arbeits- und Unternehmensstandorten). Das ist nicht plausibel und führt dazu, dass die durch den Neuverkehr entstehenden THG-Emissionen deutlich unterschätzt werden.
5. Folgen von Landnutzungsänderungen ausgeblendet: Eingriffe in natürliche Kohlenstoffsenken und -speicher bleiben gänzlich unberücksichtigt. Dies führt zu einer Unterschätzung der baubedingten Emissionen.
6. Angaben zu baubedingten Emissionen zu pauschal und unvollständig: Die Lebenszyklusangaben werden auf der Grundlage pauschaler Quadratmeter-Kennzahlen für Bundesstraßen und Autobahnen angegeben mit pauschalen Zuschlägen für Brücken und Tunnels. Dies führt laut Gutachten zu einer deutlichen Unterschätzung der THG-Emissionen.

Der BUND hat die Aussagekraft und Qualität von vier Klimaschutzbewertungen zu aktuellen Bundesstraßenplanungen in Bayern durch das Büro RegioConsult untersuchen lassen, welches diese Schwachpunkte bestätigt.<sup>16</sup>

Die Klimabewertung des BVWP 2030 als Ganzes wie auch die Klimabewertung einzelner Projekte ist also fehlerhaft. Der Gesetzgeber hat 2016 somit die Bedarfspläne, die den BVWP 2030 umsetzen, auf Grundlage falscher Informationen beschlossen.

#### **4 Der BVWP 2030 missachtet Klimaschutzziele und gesetzliche Anforderungen**

Der BVWP 2030 blendete bereits bei seiner Fertigstellung im Jahr 2016 bestehende Klimaziele aus. Diese Missstände werden durch die beschriebene fehlerhafte Bilanz noch verschärft.

---

<sup>15</sup> Siehe PTV-Group/TCI/H.-U. Mann: Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030, Karlsruhe u.a. 2016, S. 75

<sup>16</sup> <https://www.bund-naturschutz.de/pressemitteilungen/co2-emissionen-beim-strassenbau-deutlich-hoehler-als-angenommen>

Deutschland hatte das Pariser Klimaschutzabkommen bereits ratifiziert als der BVWP 2030 und der auf ihm basierende Fernstraßen-Bedarfsplan durch den Bundestag verabschiedet wurden. Im BVWP 2030 findet jedoch weder eine Auseinandersetzung mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens noch mit den Vorgaben des damals gültigen Aktionsprogramms Klimaschutz<sup>17</sup> statt. Letzteres fordert u.a. explizit eine „deutliche Stärkung des Schienengüterverkehrs“. Das kritisiert auch das Umweltbundesamt (UBA) in seiner BVWP-Stellungnahme: „Wie die ausgewiesenen Klimagas-minderungen gegenüber den Klimazielsetzungen zu bewerten sind, geht aus dem Umweltbericht nicht hervor. Dafür fehlen im Plan und Umweltbericht nachvollziehbare Berechnungen und Maßstäbe.“<sup>18</sup>

Wegen der fehlenden Auseinandersetzung mit den verbindlichen Klimazielen des Pariser Klimaübereinkommens hält ein Rechtsgutachten im Auftrag des BUND den Fernstraßen-Bedarfsplan von 2016 sogar für verfassungswidrig. Weiterhin sei der BVWP 2030 demnach wegen Missachtung der Pflicht zur Prüfung umweltverträglicher Alternativen EU-rechtswidrig<sup>19</sup>. Folglich könne die Zulassung von Fernstraßenvorhaben nicht aus dem gesetzlichen Bedarfsplan von 2016 begründet werden.

Zudem wurde 2019 das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) beschlossen und 2021 nach dem Klimabeschluss des Bundesverfassungsgerichts verschärft. Das KSG verpflichtet Behörden, die Auswirkungen von neuen als auch laufenden Vorhaben auf die Klimaziele zu berücksichtigen. Nach KSG § 13 muss der Bund prüfen, wie „bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen [...] jeweils zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele [...] beigetragen werden kann. Kommen mehrere Realisierungsmöglichkeiten in Frage, dann ist in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien mit Bezug zum Ziel der jeweiligen Maßnahme solchen der Vorzug zu geben, mit denen das Ziel der Minderung von Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus der Maßnahme zu den geringsten Kosten erreicht werden kann“. Hierzu betont das Bundesverfassungsgericht in seinem Klimabeschluss vom 24.3.2021, dass Investitionsmaßnahmen nicht die Einhaltung des deutschen CO<sub>2</sub>-Restbudget verkleinern sowie das Erreichen der gesetzlichen Reduktionsziele (Sektorziele) und die Freiheitsrechte künftiger Generationen gefährden dürfen<sup>20</sup>.

Angesichts der bereits bestehenden Mängel des BVWP 2030, der geänderten Rechtslage und der unzureichenden Klimabewertungen, wird deutlich, dass der BVWP 2030 keine geeignete und rechtssichere Grundlage für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur darstellt. Daher müssen die Straßenbauplanungen des BVWP 2030 einem grundlegenden Klima-Check unterzogen werden und bis dahin die weitere Umsetzung gestoppt werden.

---

<sup>17</sup> BMU: Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 – Kabinettsbeschluss vom 3. Dezember 2014

[https://www.bmu.de/domainswitch/fileadmin/Daten\\_BMU/Download\\_PDF/Aktionsprogramm\\_Klimaschutz/aktionsprogramm\\_klimaschutz\\_2020\\_broschuere\\_bf.pdf](https://www.bmu.de/domainswitch/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Aktionsprogramm_Klimaschutz/aktionsprogramm_klimaschutz_2020_broschuere_bf.pdf)

<sup>18</sup> Stellungnahme des Umweltbundesamts zum Entwurf des BVWP 2030 mit Umweltbericht vom 29.4.2016, welches eine Verfehlung von 11 von 12 selbstgesetzten Umweltzielen des BVWP 2030 feststellt:

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/stellungnahme\\_des\\_umweltbundesamtes\\_zum\\_entwurf\\_des\\_bundesverkehrswegeplans\\_2030\\_mit\\_umweltbericht.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/stellungnahme_des_umweltbundesamtes_zum_entwurf_des_bundesverkehrswegeplans_2030_mit_umweltbericht.pdf)

<sup>19</sup> Rechtsgutachten zur formellen (Unions-)Rechtswidrigkeit und materiellen Verfassungswidrigkeit des gesetzlichen Bedarfsplans 2030 für Straßen und den hiermit verbundenen Rechtsfolgen von Dr. Franziska Hess, Leipzig 2021, S. 1 f.

[https://www.bund.net/fileadmin/user\\_upload\\_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet\\_bvwp\\_2030\\_rechtsgutachten.pdf](https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_bvwp_2030_rechtsgutachten.pdf)

<sup>20</sup> Beschluss des BVerfG vom 24.3.2021, Rn. 186

## 5 Handlungsbedarf

Unsere Analysen zeigen, dass der BVWP 2030 hinsichtlich seiner Klimawirkung eine Fehlplanung darstellt. THG-Emissionen werden zwar berechnet, jedoch systematisch unterschätzt oder gar falsch ausgewiesen. Der BVWP 2030 kann daher nach Ansicht des BUND und Greenpeace nicht länger als Grundlage für die zukünftige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland dienen und den Bedarf von immer neuen oder breiteren Fernstraßen begründen. Um die genannten Defizite zu beseitigen, sind folgende Schritte durch Politik und Planungsbehörden notwendig:

1. Aktuelle Bedarfsplanüberprüfung zum BVWP 2030 muss für klimaverträgliche Pläne sorgen<sup>21</sup>: Der aktuelle Fernstraßenbedarfsplan von 2016 wird den Klimazielen nicht gerecht. Er ist keine rechtssichere Grundlage für Planfeststellungsbeschlüsse. Daher muss das Bundesverkehrsministerium (BMDV) in der laufenden Bedarfsplanüberprüfung den Klimaschutz als Leitziel beachten, einen grundlegenden Klima-Check durchführen und einen klimaverträglichen Plan entwickeln. Bis dahin muss die weitere Umsetzung des Fernstraßen-Bedarfsplans gestoppt werden.
2. THG-Senkungsbeitrag der Verkehrsinfrastruktur: Um Projekte dabei zielorientiert planen zu können, braucht es einen glaubhaften Klimaschutzpfad für den Verkehrssektor. Dieser muss mit wirksamen Maßnahmen hinterlegt sein und aufzeigen, welchen Beitrag die Verkehrsinfrastruktur zu den Zielen des KSG leisten muss (insb. Verkehrsverlagerung).
3. Neubilanzierung der THG-Emissionen des BVWP-Gesamtplans und von Einzelprojekten zur Beseitigung der Defizite: Zur Ermittlung der THG-Emissionen des BVWP ist eine umfassende Bilanzierung der Lebenszyklusemissionen für alle Fernstraßenprojekte des BVWP (inkl. fest disponierter Projekte) notwendig. Daher braucht es eine
  - vollständige Einbeziehung induzierter Personen- und Güterverkehre,
  - detaillierte Bilanzierung der THG-Emissionen durch den Bau der Infrastruktur („graue Energie“) und
  - Berücksichtigung der Eingriffe in natürliche THG-Senken.
4. Stopp klimaschädlicher Projekte und Entwicklung klimaschonender Projektalternativen: Für alle Projekte, die die Treibhausgasemissionen erhöhen, müssen klimaschonende Alternativen entwickelt werden und es muss zudem nachgewiesen werden, dass alle Fernstraßenprojekte in einen glaubhaften THG-Reduktionspfad im Verkehr passen. Ist das nicht möglich, sind diese Projekte aus dem Bedarfsplan und im Folgenden aus dem BVWP dauerhaft zu streichen.

### Förderhinweis:



Dr. Joachim und Hanna Schmidt  
Stiftung für Umwelt und Verkehr

„Die Arbeiten des BUND zur Erstellung des Papiers wurden im Rahmen des Projektes „Neuausrichtung und Ökologisierung der Fernstraßenplanung in Deutschland“ durch die Dr. Joachim und Hanna Schmidt Stiftung für Umwelt und Verkehr gefördert. Der BUND dankt der Stiftung für ihre Unterstützung.“

### Impressum:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) – Friends of the Earth Germany, Kaiserin-Augusta-Allee 5, 10553 Berlin, Tel. (030) 2 75 86-40 und Greenpeace e.V., Hongkongstraße 10, 20457 Hamburg, Tel. 040 / 3 06 18-0, mail@greenpeace.de, [www.greenpeace.de](http://www.greenpeace.de); Autor:innen: Dr. Werner Reh, Richard Hartl (richard.hartl@bund.net), Lena Donat; Stand:02/2023

<sup>21</sup> Für mehr Informationen hierzu siehe das Hintergrundpapier des BUND:

[https://www.bund.net/fileadmin/user\\_upload\\_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet-BUND-Hintergrundpapier-Infrastrukturplanung.pdf](https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet-BUND-Hintergrundpapier-Infrastrukturplanung.pdf)