



Zukunftsfähiger Mobilitätsentwicklungsplan statt eines reinen Bauprogramms. Ein Alternativvorschlag des BUND Naturschutz in Bayern zum Ausbauplan für die Staatsstraßen.

Inhalt

Einen Staatsstraßensanierungsplan den Ausbauplänen voranstellen	2
Der 7. Ausbauplan verfehlt die eigenen Ziele. Umweltrisikoprüfung bisher nur als Alibi?	2
Reform des Staatsstraßenausbauplans auf Landesebene: Staatsstraßenentwicklungsplan als Teil eines zukunftsfähigen Mobilitätskonzeptes.....	3
Klare Ziele braucht das Land ... und Bewertungsverfahren, die dazu passen	3
Ein Radwegeausbauprogramm als eigenständige Abteilung des Staatsstraßenentwicklungsplans führen	4
Ziele und Kriterien des landesweiten Staatstraßenentwicklungsplans.....	4
Strategische Umweltprüfung auf Landesebene durchführen	5
Bewertungsverfahren: NKA modernisieren und URE gleichberechtigt behandeln	6
Legitimation des Plans durch Beteiligung des Landtags stärken	6
Projektanmeldungsverfahren transparent gestalten.....	6
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung gut umsetzen	7
Ex post-Erfolgskontrollen durchführen: Wurden die Ziele erreicht?	7

Der BUND Naturschutz schlägt dem bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr eine grundlegende Reform der Ausbauplanung für die Staatsstraßen in Bayern vor, die einen substanziellen Beitrag zur Lösung der Herausforderungen des Klimaschutzes, attraktiver Wohnverhältnisse sowie einer modernen Öffentlichkeitsbeteiligung, die sinnvolle Alternativen ergebnisoffen prüft, leistet. Zugleich wird der hier vorgeschlagene Staatsstraßenentwicklungsplan Teil eines modernen Mobilitätskonzepts.

Gesellschaftspolitische Entwicklungen und neue Rechtsinstrumente sehen Veränderungen vor und sollten für Basis-Innovationen genutzt werden. Das gilt z. B. für die Strategische Umweltprüfung (SUP) und das Erfordernis früher Öffentlichkeitsbeteiligung mit Alternativenprüfung. Trends und Chancen der Digitalisierung können aufgegriffen, Schritte zur besseren Integration des Straßenbaus in die Stadtentwicklung und einer verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsbetrachtung sollten gegangen werden. Damit wäre ein Übergang von einem reinen Bauprogramm zur Erfüllung landesweiter Ziele und zu einer übergreifenden Mobilitätsbetrachtung möglich.

Es gibt inzwischen viele positive Beispiele zur Vermeidung unnötigen Straßenbaus in Bayern, bei denen die Behörden ihre Ermessensspielräume zu Gunsten von Umweltkriterien genutzt haben. Diese

Beispiele müssen zusammengeführt und besser bekannt gemacht und noch mehr angewandt werden.

Einen Staatsstraßenanierungsplan den Ausbauplänen voranstellen

Bisher gibt es keine transparente Planung der Erhaltungsinvestitionen. Die Sanierung bestehender Staatsstraßen und die auch mittel- und langfristige Sicherstellung des Substanzerhalts von Brücken und sonstigen Bauwerke im Zuge der Straßen sollte aber oberste Priorität bekommen. Deshalb sollte ein Erhaltungsplan Vorrang vor Beschlüssen über Straßenausbau oder gar –neubau haben. Auf dieser Grundlage sind dann die Erhaltungsinvestitionen systematisch zu planen und dafür die notwendigen Planungskapazitäten zur Verfügung zu stellen.

Der Straßenanierungsplan sollte im Regelfall eine bestandsorientierte Sanierung vorsehen und zu 100 % aus Haushaltsmitteln des Freistaates Bayern finanziert werden. Aus- und Neubauvorhaben müssen ganz besonders begründet werden und mit einem Eigenanteil der Kommunen (je nach Finanzlage der Kommune) ko-finanziert werden, um den lokalen Bedarf tatsächlich zu dokumentieren. Nur so sind Fehlallokationen von Steuermitteln zu vermeiden.

Der 7. Ausbauplan verfehlt die eigenen Ziele. Umweltrisikoprüfung bisher nur als Alibi?

Anzuerkennen ist, dass der 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen (7. StStrAbPl) einen hohen methodischen Aufwand mit Hilfe von Nutzen-Kosten-Analysen (NKA), Umweltrisikoeinschätzung (URE) und Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) betreibt, um Bauwürdigkeit und Dringlichkeit der zahllosen eingereichten Projekte zu ermitteln. Die Ausgestaltung und Gewichtung der Bewertungsverfahren lassen aber **Zweifel an deren Validität** aufkommen. „Vorrangiges Ziel der Ausbauplanung“ sei es, so die Broschüre, „den aktuellen Ausbauzustand des Staatsstraßennetzes systematisch zu verbessern und dabei dem **Ausbau** bestehender Straßenzüge klaren **Vorrang gegenüber** der Anlage von **Neutrassierungen** einzuräumen.“ (Bewertungsverfahren NKA, S. 2) Faktisch wurden jedoch nur 37 % der Investitionsmittel für Ausbau- und 63 %, also fast zwei Drittel, für Neubauprojekte verplant (7. StStrAbPl: Schlussbericht Durchführung NKA, S. 9). Das Hauptziel wurde also verfehlt. Das ist letztlich dem Druck und der Anspruchsinflation der Kommunen und Landkreise zu verdanken, die immer mehr Straßenprojekte fordern – auch weil diese zu 100 % vom Land finanziert werden.

Auch die angestrebte **Minimierung des Flächenverbrauchs** misslang, obwohl ein Flächenverbrauchsäquivalent eingeführt wurde. Gleiches gilt auch für die landesweiten Umweltziele wie die Reduzierung von **Lärm** und **Schadstoffen**, die Sicherung der **Artenvielfalt**. Leider gibt es keine öffentlich verfügbare Evaluation des 7. Ausbauplans. **Klimaschutzziele** spielten bei der Planaufstellung 2011 keine Rolle.

Die **Raumwirksamkeitsanalyse** bezog nur bedarfsbegründende Faktoren ein – die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse –, nicht aber das **Ziel der nachhaltigen Raumentwicklung**, obwohl dieses in Art. 6 Abs. 2 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes formuliert ist.

Umweltziele spielen eher eine Alibirole und fließen nicht in die rechtsstaatliche Güterabwägung über den Bedarf und die Ausgestaltung einzelner Projekte ein. Einerseits wird offen gesagt: Die NKA sei die „Kernkomponente des Bewertungsverfahrens“ (7. StStrAbPl: NKA, S. 4). Zur Umweltrisikoeinschätzung (URE) heißt es zwar „Die Ergebnisse dieser Bewertungskomponente (gemeint ist die URE) sind ausschlaggebend für die Dringlichkeitsbewertung eines Projekts im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen.“ (7. StStrAbPl: URE, S. 18). Dafür finden sich jedoch keine Belege. Es werden keine Fälle genannt, auf welche Projekte wegen der URE verzichtet oder welche substantiell verändert wurden.

Auch **Radverkehrsförderung** ist ein Planungsziel, weil die Staatsregierung beklagt, dass zu wenige Staatsstraßen mit **Radwegen** ausgestattet seien. Statt bestehende Staatsstraßen mit Radwegen nachzurüsten, gibt es nur einen Radwegezuschlag beim Straßenaus- und -neubau. So wird der Missstand perpetuiert. Auch hier muss sich beim nächsten Plan grundlegend etwas ändern.

Der Ausbauplan soll auch einen Beitrag für **lebenswerte Orte** leisten. Der BUND Naturschutz begrüßt das ausdrücklich. Dennoch fehlen gezielte Maßnahmen der **Verkehrsberuhigung** und für mehr **Aufenthaltsqualität** z. B. im Zuge von Ortsdurchfahrten. Offenbar erfolgte auch regelmäßig kein **Rückbau der Ortsdurchfahrten**, wenn Ortsumfahrungen gebaut wurden. Das ist aber ein äußerst wirksames Mittel zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Auch der sog. **Flüsterasphalt**, der den Lärm um bis zu 8 dB(A) vermindern kann, was einer Verkehrsreduktion um 75 % entspricht, wird bisher viel zu selten eingesetzt. Hier sollten die Einsatzmöglichkeiten mit dem bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU), das hier Pionierarbeit geleistet hat, geklärt werden.

Fazit: Der 7. bayerische Staatsstraßenausbauplan ist ein **reines Bauprogramm zur Ausweitung des Straßenverkehrs** und nicht zur Lösung von Verkehrs- und Umweltproblemen. Letztlich sind die Algorithmen der NKA entscheidend. Hier ist zu vermuten, dass die entscheidenden Nutzenfaktoren die **Zeitgewinne** sind, die für gewerbliche Fahrten als Betriebskosteneinsparungen, aber auch für Privatfahrten monetarisiert werden. Dass aus- und neugebaute Straßen höhere Geschwindigkeiten ermöglichen, ist eine Binsenweisheit, die den Zielen einer modernen, Umwelt- und Städtebauziele einbeziehenden Mobilitätsplanung diametral widerspricht. Leider fehlen auch hier unabhängige Evaluierungen.

Reform des Staatsstraßenausbauplans auf Landesebene: Staatsstraßenentwicklungsplan als Teil eines zukunftsfähigen Mobilitätskonzeptes

Der 7. StStrAbPl weist zwei Kernprobleme auf: Einerseits die Rationalitätsdefizite, die mit dem Fehlen konkreter, operationaler Ziele beginnen und es logischerweise auch unmöglich machen, dessen Auswirkungen der Investitionen von einer Milliarde Euro insgesamt zu evaluieren. Es kommen bisher nur bauliche Maßnahmen als Lösung in Frage. Andere Mobilitätslösungen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verkehrsberuhigung, Ausbau des Radverkehrs und ÖPNV etc. sollten aber ebenfalls einbezogen werden.

Ein zweites Kernproblem ist das Fehlen von Transparenz und Publizität: Der Straßenausbauplan wird nur von der Landesregierung (Ministerrat) beschlossen. Der Staatsstraßenausbauplan ist eine „Black Box“, der mit Hilfe der NKA ein Anstrich von Objektivität verliehen werden soll. Eine substantielle Mitwirkung der Öffentlichkeit findet nicht statt.

Klare Ziele braucht das Land ... und Bewertungsverfahren, die dazu passen

Wie gezeigt sind die Ziele des Straßenausbauplans diffus und haben keinen erkennbaren Einfluss auf die Projektauswahl. Das Land sollte stattdessen klare, verständliche und nachprüfbar Ziele definieren, die mit den Projekten des Staatsstraßenausbaus erreicht werden sollen. Diese müssen auch mit anderen politischen Zielenfestlegungen wie Klimaschutz, Naturschutz, etc. vereinbar sein. Die Projekte müssen sich dann schon im Anmeldeverfahren auf diese Ziele beziehen und zeigen, dass deren Realisierung einen relevanten Beitrag zur Problemlösung leistet. Landesweit sollten die jeweiligen Problemschwerpunkte angepackt und die Investitionsmittel nach diesen Schwerpunkten verteilt werden.

Der aktuelle Koalitionsvertrag von CSU und Freier Wählergruppe enthält unter der Überschrift „Für eine gesunde Umwelt“ (S. 26 ff.) die Selbstverpflichtung zu „nachhaltiger Mobilität“ und einer Verkehrswende, die alle Verkehrsträger gleich berechtigen will, zu einem flächensparenden, „eng an der bestehenden Streckenführung“ orientierten Ausbau, „mit den vorhandenen Mitteln mehr Straßen sanieren zu können“, Güterverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern, auch wenn

das – klimapolitisch völlig unzureichend – nur auf die künftigen Verkehrszuwächse gemünzt ist. Ein recht klares Versprechen findet sich zum Radverkehr im Koalitionsvertrag: „Wir konzipieren ein Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr und führen die hohen Investitionen in den Radwegebau fort. Wir wollen Radschnellwege und Fahrradabstellanlagen verstärkt fördern.“

Dazu passt aber so gar nicht die Aussage, den Bau von Radwegen an den Aus- und Neubau von Staatsstraßen zu knüpfen.

Ein Radwegeausbauprogramm als eigenständige Abteilung des Staatsstraßenentwicklungsplans führen

Der Ausbau von Radwegen muss Kerngeschäft des Staatsstraßenentwicklungsplans werden. Dazu ist ein Nachrüstungsprogramm für Radwege an bestehenden Staatsstraßen als Staatsstraßenbauschwerpunkt aufzulegen. Z. B. könnten jedes Jahr 50–100 km Radwege an Staatsstraßen zusätzlich angebaut oder – insbesondere außerhalb von Ortschaften – auch eigenständig geführt werden. Radwegprojekte aus dem kommunalen Sonderbaulastprogramm sind vollständig in den Staatsstraßenentwicklungsplan zu integrieren und in 100 %-iger Baulast des Landes umzusetzen. Die am besten geeigneten Routen für den Radverkehr sind jeweils zu wählen. Statt diese an Ortsumfahrungen zu führen, sind Radstreifen oder Mischflächen in Ortsdurchfahrten bei Reduktion der Geschwindigkeit meist die vorzuziehende Lösung.

Ziele und Kriterien des landesweiten Staatsstraßenentwicklungsplans

Der hier vorgeschlagene **Staatsstraßenentwicklungsplan** (StStrEP) sollte folgende Ziele operationalisieren. Als Lösungsoptionen sind auch andere, nicht-bauliche Maßnahmen einzubeziehen:

1. Beseitigung von **Unfallsschwerpunkten (Verbesserung der Verkehrssicherheit)**. Neben baulichen Lösungen sind hier auch Maßnahmen der Geschwindigkeitsbeschränkung/Verkehrsberuhigung sowie des Straßenumbaus, Zebrastrifen u. a. m. einzubeziehen;
2. **Lärminderung** insbes. in Ortsdurchfahrten. Neben dem Bau von **Ortsumfahrungen**, die den Lärm ohne zusätzliche Maßnahmen um 1–2, maximal um 3 dB(A) reduzieren, müssen auch der Einsatz von **Flüsterasphalt** mit einer Lärminderung um ca. 6 dB(A) und Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und des Umbaus von Ortsdurchfahrten als mögliche Alternativen einbezogen werden;
3. Verbesserung der **Aufenthaltsqualität** und **Verkehrsberuhigung in Ortsdurchfahrten**. Maßnahmen: Rückbau von Ortsdurchfahrten, Umverteilung von Flächen zugunsten des ÖPNVs, Radverkehrs, Fußverkehrs und der Außengastronomie etc. Im Falle des Baus von Ortsumfahrungen sollten die Ortsdurchfahrten regelmäßig rückgebaut und die Geschwindigkeit stadtverträglich herabgesetzt werden;
4. Beseitigung von **Überlastungen** und **Staus**: Stauschwerpunkte sollten beseitigt werden. Neben baulichen Maßnahmen sollten auch andere Optionen einbezogen werden, wie Durchfahrtsverbote (bei **Mautausweichverkehren**), weiträumige Verkehrslenkung etc. Der durch Straßenbau **induzierte Verkehr** muss ebenfalls berechnet und bewertet werden;
5. Reduzierung des **Flächenverbrauchs**. Das von der Landesregierung ausgegebene Minimierungsziel auf 5 ha Flächenverbrauch pro Tag wird in Bayern deutlich verfehlt. Der Straßenbau ist auch eine Ursache dafür. Minimierung des Flächenverbrauchs und der Zerschneidungswirkung sowie Erreichung der Ziele der Biodiversitätsstrategie ist Planungsziel der Landesregierung. Künftig muss Sanierung strikten Vorrang vor Ausbau und Neubau haben. Aus- und Neubaumaßnahmen müssen besonders begründet werden. Ein Eigenanteil der Kommunen muss bei Aus- und Neubau verpflichtend erhoben werden. Beim Flächenverbrauch muss ein Nullversiegelungsziel angestrebt und Versiegelungen durch Rückbaumaßnahmen im gleichen Umfang ausgeglichen werden. Die Zerschneidungswirkung von Straßen muss bei Sanierungen reduziert werden.

6. Minderung der **Schadstoffemissionen** insbes. des NO₂-Ausstoßes (Stickstoffdioxid): Dazu sollten zunächst Hotspots angegangen werden. Überschreitungen von Grenzwerten durch zusätzlichen Verkehr muss verhindert werden;
7. Beitrag zur Erreichung der **Klimaziele** in Deutschland und international (Pariser Übereinkommen vom Dezember 2015). Die Investitionsmaßnahmen müssen insgesamt zur Verkehrsverlagerung und Verkehrsvermeidung beitragen. Hier ist ein Gesamtkonzept mit einer Arbeitsteilung aller Verkehrsträger nötig, wobei die längeren Strecken insbesondere von der Bahn übernommen werden. Auch Bayern muss seinen Beitrag zur Einhaltung der bundesweiten Klimaziele im Verkehr 2030 der Reduzierung der Verkehrsemissionen um rund 40 % auf 95 Millionen Tonnen CO₂-Äqu. gegenüber 2020 leisten (vgl. Klimaschutzgesetz Anlage 2). Die Pro-Kopf-Emissionen des Straßenverkehrs sind hier besonders hoch;
8. **Verkehrsträgerübergreifende Alternativen prüfen: Ausbau oder Ertüchtigung von Bahnstrecken**, die Straßenverbindungen entlasten können, **Ausbau des ÖPNVs**, Bau von **Radschnellwegen**;
9. **Mobilitätsalternativen einbeziehen**: z. B. **betriebliche Mobilitätskonzepte** für größere Unternehmen und wichtige Verkehrserzeuger, um Straßenausbaumaßnahmen entbehrlich machen oder künftig zu entlasten u. a. m.

Strategische Umweltprüfung auf Landesebene durchführen

Seit Juli 2004 müssen auch die Länder bei Straßenausbauprogrammen die europarechtlich erforderliche Strategische Umweltprüfung (SUP) durchführen. Dazu müssen die Umweltauswirkungen des Gesamtplans auf die zu schützenden Güter (Klima, Schadstoffe, Lärm, Flächenverbrauch, Biodiversität, Gewässerschutz etc.) ermittelt, dokumentiert und bewertet werden. Das ist 2011 beim 7. StStrAbPI unterblieben. Ebenso müssen strategische Alternativen ermittelt werden, indem z. B. die Auswirkung der Erhöhung von Investitionen in die Bahn, den ÖPNV und den Radverkehr bei entsprechender Umschichtung der Finanzmittel dargelegt wird. Das ist in einem Umweltbericht darzustellen. Darin sind die mit dem Straßenaus- und neubau verbundenen ökologischen **Auswirkungen** darzustellen sowie **Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen** bei Biotopbeeinträchtigungen vorzuschlagen.

Landesweit sollten klare Minderungsziele für Treibhausgase, Lärm und Schadstoffe, den Flächenverbrauch, Zerschneidung, Ausbauziele für den Radverkehr und den Umbau von Ortsdurchfahrten formuliert werden. Diese können dann Grundlage für eine spätere Evaluierung im Nachhinein (ex post) sein.

Der Formulierung der Landesziele sollte eine **Ideenphase**, wie in Dänemark, wo das Parlament im Zentrum steht, vorausgeschickt werden, in der die Bürger*innen ihre Vorschläge unterbreiten, wie sie in 2030 mobil sein wollen. Dazu sollten auch **regionale Diskussionsforen** durchgeführt werden.

Laut den Vorgaben der SUP-Richtlinie 2001/42/EG vom 27.6.2001 der EU (Art. 5, Abs. 1) muss ein Umweltbericht erstellt werden, in dem die „voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, die die Durchführung des Plans oder Programms auf die Umwelt hat, sowie vernünftige Alternativen, die die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen, ermittelt, beschrieben und bewertet“ werden.

Laut Art. 6 Abs. 2 ist den Behörden und der Öffentlichkeit „frühzeitig und effektiv Gelegenheit“ zu geben, „vor der Annahme des Plans oder Programms oder seiner Einbringung in das Gesetzgebungsverfahren zum Entwurf des Plans oder Programms sowie zum begleitenden Umweltbericht Stellung zu nehmen.“

Der Umweltbericht muss die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen und „die Maßnahmen, die geplant sind, um erhebliche negative Umweltauswirkungen aufgrund der Durchführung des Plans oder Programms zu verhindern, zu verringern und soweit wie möglich auszugleichen“ darstellen. Außerdem muss der Bericht auch „eine Kurzdarstellung der Gründe für die Wahl der geprüften

Alternativen“ beinhalten, der auch die Frage einschließt, welche Umweltauswirkungen eine andere Investition der Mittel, z. B. in die Schiene statt der Straße, in den Radverkehr statt den Straßenbau, hätte.

Bewertungsverfahren: NKA modernisieren und URE gleichberechtigt behandeln

Heute dominierte die NKA das gesamte Verfahren, mit ihrer sachlich kaum zu rechtfertigenden Fiktion monetarisierter Zeitgewinne privater Pkw. Sämtliche Folgekosten neuer Straßen müssen für 40 Jahre einbezogen werden. Die URE muss gleichrangig mit der NKA werden. Letztere enthält bestreitbare Kostenansätze, ist weder verständlich noch nachvollziehbar. Die URE stellt dagegen die Eingriffe durch den Straßenbau verständlich und naturwissenschaftlich exakt dar.

Die NKA muss künftig die o. g. Ziele in den konkreten Maßnahmen abbilden und es muss für eine angemessene und ehrliche Rolle der Umweltziele und der sozialen Ziele (lebenswerte Städte etc.) gesorgt werden. Insbesondere die monetarisierten Zeitgewinne privater Pkw müssen gestrichen werden.

Alle noch nicht im Bau befindlichen Projekte des 7. StStrAbPl müssen einer neuen Bewertung unterzogen werden.

Die Umweltrisikoeinschätzung muss verbindliches Kriterium bei der Bedarfskategorisierung und Dringlichkeitsreihung werden. Die Inanspruchnahme geschützter Flächen und die Zerschneidungswirkung müssen höher gewichtet werden. Die Zerstörung von nach §30 BNatschG geschützten Biotopen muss Ausschlusskriterium für die Bauwürdigkeit von Vorhaben werden.

Die Aufwertung von Straßenbegleitflächen hochrangiger Straßen kann nicht Teil des bayernweiten Biotopverbundes sein.

Legitimation des Plans durch Beteiligung des Landtags stärken

Bisher wird der StStrAbP allein von der Landesregierung (Ministerrat) entschieden. Die Regionalbehörden haben die Chance, Projekte zwischen den Dringlichkeitsstufen auszutauschen. Faktisch waren diese aber intensiv mit der Projektanmeldung befasst. Bisher ist die Beteiligung des Landtags nicht vorgesehen. Es handelt sich um eine rein exekutive Angelegenheit.

Der BUND Naturschutz schlägt vor, den Landtag an der Aufstellung des **künftigen Staatsstraßenentwicklungsplans** (StaStrEP) zu beteiligen. Der Planungsauftrag sollte per Gesetz erteilt werden. Die Planungsumsetzung liegt dann in der Hand des Verkehrsministeriums. Haushaltsmittel dürfen nur bereitgestellt und der Bauauftrag darf nur erteilt werden, wenn die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung mit Prüfung sinnvoller Alternativen und die Zulassungsentscheidung erfolgt ist und die Vorzugsvariante die Planungsziele erfüllt.

Projektanmeldungsverfahren transparent gestalten

Das bisher praktizierte Projektanmeldungsverfahren ist völlig intransparent. Alle relevanten verkehrlichen Kennzahlen fehlen. Weder werden konkrete Probleme benannt noch operationale Ziele formuliert. Die Anmeldungen sollten künftig:

1. **Probleme konkret benennen** (gemäß den o. g. Problemtypen von 1-10) und mit Daten belegen (z. B. Lärmbelastung in dB(A), NO₂-Konzentrationswert, Verkehrsunfälle der letzten 5 Jahre etc.)
2. Daraus sind dann **quantifizierte Ziele** für die Projekte **aufzustellen**, deren Erreichung nachprüfbar sind: Absenkung des Lärms um 2 oder 3 oder 6 dB(A) auf XY dB(A), Absenkung der Unfälle auf ..., der Schadstoffkonzentration auf ..., Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch ..., Schaffung neuer Radwege auf XY km Länge ...

3. Nachvollziehbare und relevante **Daten bereitstellen:**
In allen Fällen:
 - a. dtv-Werte nicht nur pauschal über 24 Stunden gemittelt, sondern mit Angabe von Belastungsspitzen und -dauern
 - b. „Stauzeiten“ möglichst minutenscharf
 - c. Lkw-Anteile
 - d. Anteile des Durchgangsverkehrs (absolut entscheidender Faktor bei Ortsumfahrungen)
4. **Geprüfte Projektalternativen** beschreiben und die Gründe für deren Ablehnung benennen
5. Den Bericht/Das Protokoll der erfolgten **Bürgerinformation** und **-diskussion** enthalten
6. **Ratsentscheidungen** bzw. **-protokolle** mit den Unterlagen einreichen
7. Das weitere Vorgehen skizzieren einschl. Prüfumfang, mögliche Alternativen/Varianten, die im weiteren Verfahren noch verfolgt werden
8. Weitere Kommentare und Informationen.

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung gut umsetzen

Bei angedachten Neubauprojekten sollte grundsätzlich ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden. Seit 2017 verlangt § 9 Abs. 2 des Bundesraumordnungsgesetzes (ROG): „Der Öffentlichkeit sowie den in ihren Belangen berührten öffentlichen Stellen ist frühzeitig Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf des Raumordnungsplans, zu seiner Begründung und im Falle einer durchgeführten Umweltprüfung zum Umweltbericht zu geben.“ Dazu sind die Unterlagen öffentlich auszulegen und „darauf hinzuweisen, dass Stellungnahmen abgegeben werden können.“ Auch § 25 Abs. 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VerwVerfG) sieht vor, dass der Vorhabenträger „die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet (frühe Öffentlichkeitsbeteiligung).“ Diese frühe Öffentlichkeitsbeteiligung soll „möglichst bereits vor Stellung eines Antrags stattfinden.“ „Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden.“ Parallel oder direkt anschließend an das Raumordnungsverfahren kann bei kleineren Projekten das Planfeststellungsverfahren erfolgen, um Doppelarbeit zu sparen.

Der BUND Naturschutz schlägt ein kompaktes Verfahren der **frühen Öffentlichkeitsbeteiligung** mit dem Ziel, Planungsalternativen und -varianten zu prüfen und eine Vorzugsvariante zu empfehlen:

- **Scoping Termin** vor dem Beginn einer Planung mit ergebnisoffener Diskussion über mögliche Problemlösungsstrategien und ggf. möglicher Varianten. U.a. + Naturschutzverbände müssen die Möglichkeit haben Problemlösungsstrategien und Varianten einzubringen.
- **Schriftliche Stellungnahmen** zu den sinnvollen Alternativen einholen;
- **Verkehrsgutachter** planen und konkretisieren die vorgeschlagenen sinnvollen Alternativen, die die Planungsziele erfüllen (wie z. B. Ausbau statt Neubau, innerörtliche Lösungen statt Ortsumfahrungen, weiträumige Verkehrslenkung, Flüsterasphalt/Verkehrsberuhigung/Mobilitätslösungen alternativ oder zusätzlich zu Ausbaumaßnahmen, ...). Bei Vorliegen solcher Alternativlösungen sollten die Verkehrsgutachter gemeinsam bestellt und beauftragt werden;
- In der **Umweltverträglichkeitsstudie** (UVS) werden die Umweltwirkungen der offiziellen Variante und der sinnvollen Alternativvorschläge verglichen und bewertet;
- Treten größere Konflikte auf, werden **informelle Beteiligungsverfahren** durchgeführt (Runde Tische, Mediation, Dialogforen oder ähnliches. Zu den unterschiedlichen informellen Verfahren vgl. Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen, FSGV: Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung, Köln 2012, S. 39 ff.);
- **Öffentliche Diskussion** der Alternativen und Varianten (Bürger*innenversammlung);
- Empfehlung einer **Vorzugsvariante** als Grundlage für die weitere Planung.

Ex post-Erfolgskontrollen durchführen: Wurden die Ziele erreicht?

Nach fünf Jahren ist ein Umsetzungsbericht vorzulegen, der darlegt, in welche Bereiche die Investitionsmittel geflossen sind, welche Ziele tatsächlich mit diesem Plan erreicht werden können. Gegen

Ende des Planungshorizonts des StStrEP evaluieren unabhängige Gutachter die Zielerreichung auf Landesebene und einer Stichprobe einzelner Vorhaben und formulieren „lessons learnt“.

Für Rückfragen:

BUND Naturschutz Landesfachgeschäftsstelle München, fa@bund-naturschutz.de; 089-54829863

Stand: 3.8.2020