

Veranstaltungsreihe „Argumente gegen Autobahn(aus)bau“

Zusammenfassung der Vorträge der eingeladenen Experten der drei Veranstaltungen

von Willi Loose

Das Bündnis Verkehrswende Frankfurt und die im Bündnis zusammengeschlossenen Initiativen und Organisationen haben im Frühjahr 2022 eine Reihe von drei aufeinander aufbauenden Veranstaltungen zum Autobahnbau in und um Frankfurt durchgeführt. Das Konzept der Veranstaltungsreihe war, dass sich jeweils ein Vortrag mit der konkreten Autobahnplanung in Frankfurt – in diesem Fall der am weitesten fortgeschrittenen Planung des Baus der A 66 Riederwald und der Erweiterung der A 661 Ostumgehung Frankfurt - beschäftigen sollte. Ein zweiter ergänzender Vortrag sollte die jeweils angesprochene Thematik allgemeiner ausführen und einordnen.

Thema Ökologie

Die erste Veranstaltung am 04.04.2022 beschäftigte sich mit dem Thema Ökologie und Biodiversität und hatte den Titel **„Ökologische Qualität der Naturräume – Planungsethik und Generationengerechtigkeit“**.

Im ersten Vortrag erläuterte Dr. Julia Krohmer von Scientists for Future, wodurch sich der Fechenheimer Wald auf der Trasse der geplanten Bundesautobahn A 66 als ganz besonderer Wald auszeichnet. Das betreffende Areal ist ein „Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwald“, der sich durch eine enorme Artenvielfalt auszeichnet, mit bedingt durch einen von Natur aus hohen Grundwasserstand. Eichen-Hainbuchenwälder sind in der FFH-Richtlinie als Lebensraumtyp LTR 9160 von gemeinschaftlichem Interesse genannt und daher Teil des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000. Das gerade veröffentlichte Arten- und Biotopschutzkonzept der Stadt Frankfurt zeichnet den Fechenheimer Wald (Zielraum 40) mit der höchsten Bewertungsstufe „herausragende Bedeutung“ unter den Frankfurter Waldbiotopen aus. Julia Krohmer betont die Bedeutung alter Eichengesellschaften für die Biodiversität – fast 700 einheimische Insekten- und Spinnenarten leben in solchen Bäumen – sowie für den Klimaschutz und Wasserhaushalt.

Neben der herausragenden ökologischen Qualität des Waldes muss auch die ästhetische Qualität des Erholungsraumes herausgestellt werden, die durch die Reichhaltigkeit des Unterholzes und der Blütenpflanzen, insbesondere im Frühjahr, Spaziergänger*innen erfreut. Der Fechenheimer Wald ist Teil des Frankfurter Grüngürtels, der durch eine eigene kommunale Satzung vor weiterer Zerschneidung und Zerstörung geschützt sein sollte.

Der Wald steht der Trasse der geplanten Autobahn A 66 im Weg. Der Planfeststellungsbeschluss zur A 66 listet die meisten der im Vortrag beschriebenen außergewöhnlichen Qualitäten auf, um im Fazit dennoch zum Schluss zu kommen,

dass „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art“ die Rodung des Waldes erfordern.

Julia Krohmer beendet ihren Vortrag mit einem zum zweiten Teil der Veranstaltung überleitenden Zitat von Max Horkheimer und Theodor W- Adorno: „Jeder Versuch, den Naturzwang zu brechen, indem Natur gebrochen wird, gerät nur um so tiefer in den Naturzwang hinein.“ (Dialektik der Aufklärung, 1947)



Fotos: Willi Loose, Rüdiger Hansen

Den zweiten Vortrag hielt Prof. Dr. Albrecht Müller, Professor für Umwelt- und Planungsethik (em.) aus Tübingen. Er beschäftigte sich unter dem Titel „Die Lebensgrundlagen untergraben?“ hauptsächlich mit Anmerkungen aus ethischer Perspektive zum Bundesverkehrswegeplan 2030.

Der Bundesverkehrswegeplan konstatiert, dass der Zuwachs des Verkehrs unausweichlich ist. Da nach der Eingangsaussage des Bundesverkehrswegeplans (S. 1) Infrastruktur und Mobilität das Fundament von Wachstum, Wohlstand und Arbeit bilden, ist nach dieser Logik der weitere Autobahnbau notwendig. Es wird eine Zunahme von 13 Prozent im Personenverkehr und 38 Prozent im Güterverkehr prognostiziert, die durch zusätzliche Straßenkapazitäten abgewickelt werden müssen. Prof. Müller weist auf folgenden Widerspruch in dieser Logik hin: „Wenn jedoch die Mobilität [gemeint ist eher der Verkehr, der Verfasser] unsere Lebensgrundlagen beschädigt, ist sie nicht mehr das Fundament von Wohlstand, sondern eine Gefahr von Wohlstand. Wenn wir, so wie der Bundesverkehrswegeplan, das Wachstum von Wirtschaft und Verkehr als gegeben betrachten, und daraus einen scheinbar alternativlosen Ausbau der Verkehrswege ableiten, dann sichern wir nicht die Zukunft unserer Kinder, sondern wir setzen sie aufs Spiel.“

Die Autoren des Bundesverkehrswegeplans sind der Ansicht, dass ein Schaden – und ein Nutzen – umso weniger zählt, je weiter er in der Zukunft liegt. Aber ist dies richtig? Dies würde bedeuten, dass wir unseren Kindern und Enkeln größere Nachteile zumuten dürfen als uns selbst. Dies ist die Folge des Diskontierungsprinzips, das in der Logik des Bundesverkehrswegeplans eingebunden ist. Der Bundesverkehrswegeplan geht davon aus, dass der Schaden einer Verkehrsinfrastruktur jährlich um 1,7 Prozent abnimmt. Ein Schaden, der heute 100 Euro beträgt, wirkt sich in 40 Jahren nur noch mit 50,37 Euro aus, ist also nur noch halb so schlimm. Prof. Müller geht auf fünf angeführte Begründungen zur Verteidigung des Diskontierungsprinzips im Straßen- und Autobahnbau ein, die er nacheinander widerlegt. Dies sind: 1. Den Menschen geht es von Generation zu

Generation immer besser. Gegenargument: Wir verbrauchen immer mehr Ressourcen auf und beschädigen Lebensgrundlagen. 2. Abnehmender Grenznutzen. Gegenargument: Dann könnten wir gleich den Zuwachs des Bruttosozialproduktes und damit auch den Verbrauch von Ressourcen einschränken. 3. Ungewissheit über die Präferenzen zukünftiger Generationen. Aber: Wir können sicher sein, dass auch zukünftige Generationen intakte Lebensgrundlagen wollen und benötigen. 4. Wir wissen nicht, ob die Menschheit langfristig existiert. Sollte man wirklich ernsthaft mit solchen Unwahrscheinlichkeiten rechnen? 5. Ein gegenwärtiger Nutzen wird höher geschätzt als ein zukünftiger. Gegenargumente: Aus der Beobachtung eines tatsächlichen Verhaltens lässt sich nicht ableiten, dass dieses Verhalten auch moralisch gerechtfertigt ist. In der Ethik gilt der direkte Schluss vom Sein auf das Sollen als Fehlschluss. Und: Eine Nutzendiskontierung lässt sich nicht übertragen auf Personen verschiedener Generationen.

Das Fazit von Prof. Müller: Es gibt also keine guten Gründe, die Bedürfnisse zukünftiger Menschen geringer einzuschätzen als die Bedürfnisse heutiger Menschen. Das ist auch die Schlussfolgerung der Brundtland-Kommission, die Nachhaltigkeit als generelle Handlungsgrundlage menschlichen Handelns definiert hat. Dies ist zudem in Übereinstimmung zum § 20a Grundgesetz.

Der Bundesverkehrswegeplan ist auch nach Auffassung von Prof. Müller im Konflikt mit den letztgenannten Dokumenten.

Wie sieht es nun mit den Abwägungsgrundsätzen des Bundesverkehrswegeplans aus? Veränderung der Reisezeit versus Veränderung der Abgasbelastung als Beispiel. Wie kann beides miteinander verrechnet werden? Der daraus abgeleitete Nutzen wird jeweils in Geld (Euro) berechnet. Das grundsätzliche Problem dabei: Die Wertschätzung dieser jeweiligen Nutzen ist eine mehr oder willkürliche Wertschätzung. Kann ich für andere Personen die jeweilige Wertschätzung bestimmen oder rechtfertigen? Der Nutzen der Reisezeiteinsparung erfreut heute die Menschen, der Schaden durch mögliche Immissionsbelastungen wirkt aber auch auf zukünftig betroffene Menschen. Diese Rechnung ist problematisch und steht im Konflikt mit den Anforderungen der Brundtland-Kommission und auch den Anforderungen des § 20a Grundgesetz.

Thema (Pendler)Verkehr

Die zweite Veranstaltung fand am 05.05.2022 statt und stand unter dem Motto „**Alternative Verkehrskonzepte für den Frankfurter Osten – Pendlerproblematik in Frankfurt**“.

Im ersten Teil wurde von Willi Loose vom Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn das Verkehrskonzept für den Frankfurter Osten vorgestellt, das in den Wochen davor von einer Arbeitsgruppe des Verkehrswendebündnisses erstellt wurde. Das Konzept liegt in gedruckter Fassung vor und kann online auf der Website des Verkehrswendebündnisses heruntergeladen werden. Es sind bei weitem nicht alle neuen Maßnahmenvorschläge, die von den Autoren zusammengestellt wurden, jedoch ist die Mischung der umfangreichen Maßnahmen neu.

Der Anspruch des Konzeptes ist es, die Verkehrsprobleme der östlichen Frankfurter Stadtteile ohne (weiteren) Autobahnbau bewältigen zu können. Werktäglich haben

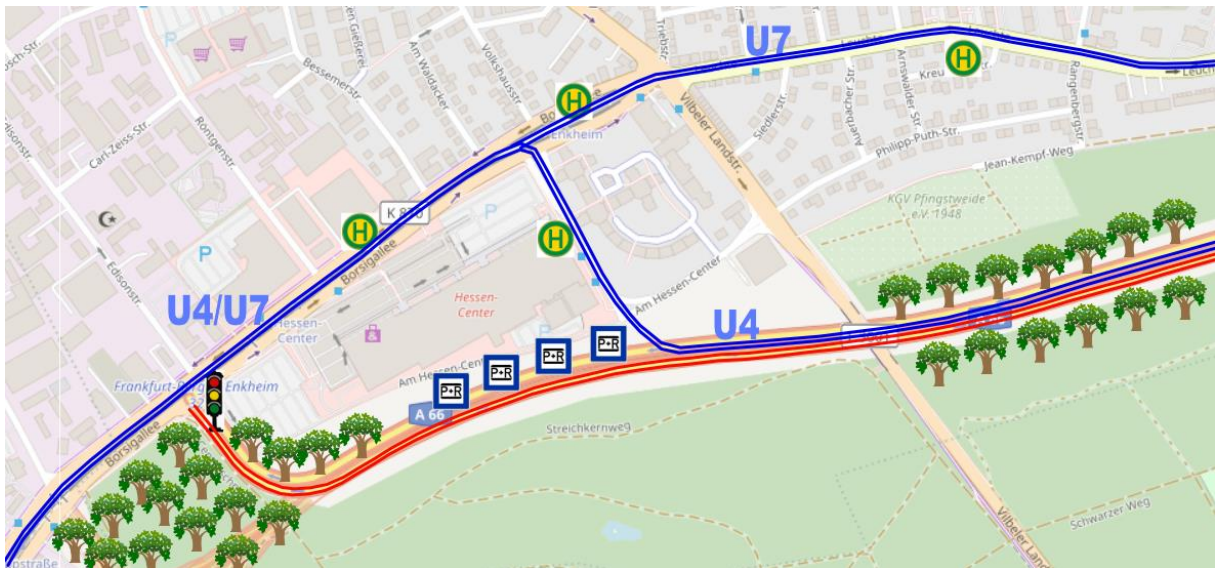
die Stadtteile im Frankfurter Osten die Belastungen von knapp 150.000 Einpendler*innen, die von den Gemeinden im östlichen Umland in das Frankfurter Stadtgebiet einfahren, und von ca. 31.000 Auspendler*innen, die in umgekehrter Richtung aus Frankfurt ins östlichen Umland pendeln, zu verkraften.

Unser Konzept umfasst Maßnahmen, die Verkehr vermeiden, die Autoverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel bringen (Verkehrsverlagerung) und die den weiterhin bestehenden Pkw- und Lkw-Verkehr verträglicher als heute abwickeln. Dabei orientieren wir uns an der in der Verkehrswissenschaft anerkannten Push & Pull-Strategie: Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung umweltfreundlicher Verkehrsmittel werden kombiniert mit Maßnahmen, die umweltschädliche Verkehrsmittel in ihrer Attraktivität einschränken.

Bei den Pull-Maßnahmen spielt der Ausbau des regionalen und örtlichen Öffentlichen Personennahverkehrs die herausragende Rolle. Dies ist zum einen der seit vielen Jahrzehnten geforderte und endlich in der Planfeststellung befindliche zügige Ausbau der nordmainischen S-Bahn nach Hanau. Unterstützt werden soll dies durch den Weiterbau der heute am Volkshaus Enkheim endenden U-Bahn-Linie U4. Diese soll auf der teilweise rückzubauenden Autobahn A 66 bis Maintal-Hochstadt geführt werden. Auch die ebenfalls am Volkshaus Enkheim endende U-Bahn-Linie U7 soll bis ans östliche Ende Enkheims zum Riedbad/Riedschule verlängert werden. Der Wiederausbau der früheren Straßenbahn nach Bergen über die Gewinnerstraße und weitere ÖPNV-Maßnahmen gehören ebenfalls ins Ausbauprogramm.

Der heutige Autoverkehr in den Stadtteilen soll durch folgende Maßnahmen zurückgedrängt werden: Die A 66 soll ab Hanau auf eine Bundesstraße zurückgestuft werden. An der Stadtgrenze soll eine neue Querverbindung den auf der Autobahn von Osten ankommende Autoverkehr auf die Hanauer Landstraße ableiten. Die A 66 wird ab der Stadtgrenze auf die halbe Kapazität zurückgebaut, damit auf der nördlichen Fahrbahn Platz für die weitergeführte U 4 entsteht und auf Höhe des Hessen-Centers ein Park & Ride-Platz eingerichtet werden kann, an dem die Autofahrer*innen in Richtung Innenstadt Frankfurt bequem auf die U-Bahn umsteigen können.

An der Ausfahrt drosselt eine intelligente Ampelschaltung den Autoverkehr und lässt nur so viele Autos in die Borsigallee einfahren, wie dort ein flüssiger Fahrstrom verkraften kann. Ein Rechtsabbiegeverbot für den Lkw-Verkehr schränkt den Durchgangsverkehr entlang der Siedlung Riederwald ein, stattdessen wird der Hauptstrom des Verkehrs über die neu zu bauende verlängerte Ernst-Heinkel-Straße unter der Bahn zur Hanauer Landstraße abgeleitet.



Weitere Maßnahmevorschläge verbessern die Fahrtbeziehungen des örtlichen und überörtlichen Radverkehrs in Richtung Innenstadt. Andere Vorschläge, die teils nur durch neue Rahmensetzungen auf Bundesebene geschaffen werden können, betreffen die Vermeidung von Autoverkehr und zielen auf Eindämmung des in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich angestiegenen Verkehrswachstums. Dazu gehören u.a. die Fortsetzung der Homeoffice-Regelung aus der Pandemiezeit und die Unterstützung von Co-Working-Spaces in den Umlandgemeinden.

Dr. Jutta Deffner vom Frankfurter Institut für sozialökologische Forschung (ISOE) referierte in allgemeinerer Form zur Pendlerproblematik im Großraum Frankfurt. Zwischen 2000 und 2019 hat sich die Zahl der nach Frankfurt einpendelnden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten um knapp ein Drittel von knapp 310.000 auf etwa 390.000 Personen erhöht. Damit steht Frankfurt mit an der Spitze des Verkehrswachstums durch Pendler*innen. 63 % der Arbeitswege der Umlandbewohner*innen nach Frankfurt werden mit dem Auto zurückgelegt. Dabei entfaltet das Pendeln über weite Entfernungen ein ganzes Spektrum negativer Wirkungen: Darunter zählen sowohl kostenträchtige ökonomische Wirkungen als auch gesellschaftlich wirkende ökologische Wirkungen als auch eine ganze Reihe sozial beeinträchtigender Wirkungen für die einzelnen Individuen und Familien.

Zum Abschluss berichtete Jutta Deffner über erste Zwischenergebnisse aus dem laufenden BMBF-Projekt „PendelLabor – Wege zu einer nachhaltigen Stadt-Umland-Mobilität am Beispiel der Region Frankfurt RheinMain“. Durch erste Befragungsergebnisse wird deutlich, dass es eine Reihe von unterscheidbaren Gruppen gibt, wie Menschen ihre Pendlerpraxis mit ihrem sonstigen Alltag verbinden und dabei mehr oder weniger virtuos die damit verbundenen Probleme der Alltagsgestaltung meistern. Dies macht aber auch deutlich, dass es auf der Ebene der Individuen keine allgemeingültigen Maßnahmen zur Bewältigung dieser Probleme gibt. Der Ausbau alternativer Verkehrsangebote kann deshalb immer nur ein zwar wichtiger Schritt sein, ist jedoch alleine noch nicht zielführend, um Akzeptanz für den Umstieg von Auto auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu schaffen.

Thema Klima

Die dritte Veranstaltung beschäftigte sich am 08.06.2022 mit dem Schwerpunkt des „**Induzierten Verkehrs durch Straßenbau in und um Frankfurt und dessen Folgen für Verkehr und Klima**“.

Wulf Hahn, geschäftsführender Gesellschafter der Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung RegioConsult in Marburg erläutert zunächst den Prozess der Bundesverkehrswegeplanung. Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan hat den zeitlichen Horizont bis 2030 und umfasst ein Budget von 270 Mrd. Euro und über 1.000 angemeldete Straßenbauprojekte. Jedes dieser Projekte wird im Projektinformationssystem (PRINS) beschrieben. Das System leidet unter einem Mangel nachvollziehbarer Berechnungen für die vorausgesetzte positive Nutzen-Kosten-Analyse (NKA). Die errechneten Reisezeitgewinne im Personen- und Güterverkehr werden viel zu hoch gewichtet, wohingegen die negativen Auswirkungen auf die Umwelt überwiegend nicht monetarisiert wurden und deswegen zu gering eingeschätzt werden.

Eine Betrachtung konkurrierender Verkehrsmittel fand im BVWP 2030 nur auf der Ebene von Hauptverbindungen zwischen den Metropolen und Oberzentren statt, nicht jedoch für die darunter liegenden Straßen- und Schienenverbindungen unterhalb der Oberzentren. Eine korridorweite Betrachtung von Konkurrenzeffekten zwischen Straße und Schiene fand also nur bruchstückhaft statt.

Der durch Straßenbau induzierte primäre Neuverkehr wurde im aktuellen BVWP 2030 mit derselben Berechnungsmethode als implizierter Nutzen aufgenommen und demzufolge als zusätzlicher Nutzen (häufigere Fahrten, andere Zielwahl durch bessere Erreichbarkeit) abgebildet. Dieser zusätzliche Nutzen ist jedoch empirisch nicht belegt und methodisch anzuzweifeln. Empirische Daten, die die Höhe des Nutzens eingesparter Reisezeiten bei unterschiedlichen Verkehrszwecken und zu unterschiedlichen Tageszeiten belegen, sind bei der Berechnung des Nutzens im BVWP nicht vorhanden gewesen. Insbesondere weisen Forschungsergebnisse aus der Schweiz darauf hin, dass der Reisezeitnutzen bei Geschäftsreisen im BVWP 2030 erheblich zu hoch eingeschätzt wird, im Vergleich zu Befragungsergebnissen bei tatsächlich durchgeführten Fahrten in anderen Projekten. Die drei- bis vierfache Differenz zu den Ergebnissen anderer Forschungen wird in absoluten Geldwerten umso größer, je höhere Entfernungen zugrunde gelegt werden.

Am Beispiel der fertiggestellten Bundesautobahn A 20 im Abschnitt Stettin – Lübeck wurde ein Teil des induzierten Verkehrs anhand eines Vorher-/Nachher-Vergleichs evaluiert. Der Vergleich von Prognose- zu realisierten Zählraten ergab, dass zwischen 2.000 und 5.000 Pkw-Fahrten täglich primär durch den Autobahnbau induziert wurden. Wenn die dort erhobenen Ergebnisse auf die Planung der Autobahn A 14 zwischen Magdeburg und Schwerin übertragen werden, so sind in absoluten Zahlen etwa 2.000 bis 5.000 Pkw-Fahrten pro Werktag als induzierter Neuverkehr anzunehmen. Dies macht je nach Autobahnabschnitt zwischen 15 % und 30 % der erwarteten Gesamtbelastung aus. Ohne diesen induzierten Verkehr hätte die Autobahn gar nicht genehmigt werden dürfen, da das Nutzen-Kosten-Verhältnis unter der Schwelle der Genehmigungsfähigkeit gelegen hätte.

Der Umweltbericht als begleitendes Dokument der Bundesverkehrswegeplanung geht nicht auf die Einzelprojekte ein, sondern bewertet den Umweltnutzen gesamthaft für alle Projekte. Die CO₂-Einsparung der Schienenwege- und

Wasserstraßenprojekte liegt in derselben Größenordnung wie der CO₂-Schaden durch die Autobahn- und Straßenbauprojekte. Der BVWP 2030 insgesamt trägt also nichts bis wenig zur notwendigen CO₂-Entlastung im Verkehr bei. Das erklärt die marginale Bearbeitung des Klimas im BVWP. Jedoch wird im Methodenhandbuch nicht ausgeführt, ob auch die CO₂-Entstehung durch Beton und Stahl in Tunnelprojekten in die Berechnung einbezogen wird.

In der Planbegründung zur A 66 Tunnel Riederwald wurde die Existenz des induzierten Verkehrs geleugnet („gibt es so gut wie gar nicht“).

Prof. Dr. Martin Lanzendorf, Leiter der Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung an der Goethe-Universität Frankfurt, stellt als Eingangsthese in den Raum, dass Klimaneutralität nicht durch weiteren Infrastrukturausbau zu erreichen ist, sondern andere Maßnahmen greifen müssen.

Danach stellt er eine Definition des Begriffs „induzierter Verkehr“ vor. Durch Straßenbau oder sonstige Maßnahmen zur Verbesserung des Pkw-Straßenverkehrs (z. B. Leitsysteme) sinken Reisezeiten. Entsteht dadurch neuer Verkehr, wird dieser als „induzierter Verkehr“ bezeichnet. Dabei wird zwischen primärem und sekundärem induzierten Verkehr unterschieden. Der vorher vorhandene Verkehr wird nach wie vor abgewickelt, es ist allerdings die Frage, ob er nun verändert wird oder schneller fährt oder es passiert etwas ganz anderes?

Primärer induzierter Verkehr entsteht, wenn Route oder Zeitpunkt einer Fahrt angepasst wird, weil die neue Strecke schneller ist oder wenn dadurch Staus vermieden werden. Auch ermöglichen Fahrzeitgewinne auf neuer Strecke veränderte Verkehrsmittelnutzungen, beispielsweise eine Verlagerung von der Schiene auf die Straße. Kürzere Fahrtzeiten begünstigen eine veränderte Zielwahl und das Erreichen entfernterer Ziele in derselben Zeit wie vorher. Auch werden überhaupt erst neue Wege und Aktivitäten möglich, an die vorher nicht gedacht wurde. Bei den beiden letztgenannten Effekten ändern sich die Wegelängen. Sekundärer induzierter Verkehr entsteht eher langfristig, indem sich Raumstrukturen allmählich ändern, beispielsweise nahe gelegene Einkaufsmöglichkeiten schließen, und eine geänderte Nachfrage das Angebot im ÖPNV verändert.

In der Verkehrswissenschaft wird seit langer Zeit durch empirische Befunde das Gesetz des konstanten Reisezeitbudgets herausgestellt: Jede*r mobile Verkehrsteilnehmer*in, egal ob in Europa, Amerika, Afrika oder Asien, hat pro Tag ein konstantes zeitliches Reisezeitbudget zur Verfügung. In Europa beträgt dies etwa 60 bis 70 Minuten am Tag. Wenn nun die Verkehrsinfrastruktur ausgebaut wird, können in derselben Zeit weiter entfernte Ziele erreicht werden, die Verkehrsbelastungen – gemessen in zurückgelegten Kilometern pro Tag – steigen an. Der in den Verkehrsprognosen am Anfang einer Planung suggerierte Befund, dass die Verkehrsteilnehmer*innen Zeit durch schnellere Verkehrswege einsparen, tritt in der Realität nicht ein. Stattdessen werden im statistischen Mittel längere Entfernungen zurückgelegt und dafür wieder mehr Zeit bis zum konstanten Reisezeitbudget aufgewendet.

Eine britische Metastudie, die viele Untersuchungen zum induzierten Verkehr auswertete, kommt zum Ergebnis, dass weltweit eine Reisezeitersparnis von 20 % kurzfristig zu einem Anstieg des Verkehrsvolumens von 10 % führt, langfristig zum einem Anstieg von 20 %. Eine Studie im Auftrag des deutschen Verkehrsministeriums führt an, dass eine Reisezeitersparnis von 1 Mio.

Personenstunden pro Jahr zu einem Verkehrsanstieg von 18 Mio. Fahrzeugkilometern führt. Übertragen auf die A 66 Riederwald würde dies ca. 54 Mio. zusätzlicher Fahrzeugkilometer pro Jahr bedeuten. Dies entspricht ca. 11.500 t CO₂-Emissionen durch diesen zusätzlichen Verkehr der Autobahn A 66 Riederwald. Dieses Autobahnteilstück würde damit jährlich den gesamten CO₂-Ausstoß im Verkehr von 5.000 Frankfurter*innen induzieren.

Im Schluss kommt auch Prof. Lanzendorf zum Ergebnis, dass der BVWP 2030 keinen Beitrag zur Reduzierung der Klimaschutzziele der Bundesregierung leistet.

