

Eine Lösung für eine Blockade der Ampelregierung - schnell übersehen, ignoriert, dementiert:

Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans beweist Unwirtschaftlichkeit der meisten und teuersten Autobahnneu- und ausbauprojekte!

Beobachter des Geschehens sind sich weitgehend einig: die Ampelregierung scheiterte auch daran, dass die FDP mit Minister Lindner sich als ständige Opposition aufführte, obwohl sie Regierungspartei war. Einen wichtigen Part spielte dabei die Verkehrspolitik unter Minister Wissing. Die vorhandene Privilegierung des Autoverkehrs mit Steuersubventionen wie dem Dienstwagenprivileg, eine Verweigerung eines von der Mehrheit der Autofahrer inzwischen akzeptierten Tempolimits auf Autobahnen, eine volle Aktualisierung der StVO im Sinne der kommunalen Vereinigung „Lebenswerte Städte“: alles wurde hartnäckig blockiert. Um das Urteil des Verfassungsgerichts für die Sektorziele bei Treibhausgasemission umgehen zu können, wurde sogar ein Gesetz verabschiedet, dass diese Sektorziele zugunsten eines Gesamt-Wischi-Waschi-Ziels aufwich.

In die Zeit der Ampelregierung fiel auch eine vorgesehene Überprüfung des geltenen Bundesverkehrswegeplans. Davon erhofften sich zahlreiche Verbände und Verkehrsinitiativen eine Revision zahlreicher Neubauprojekte für ca. 850 km neue Autobahnen. Sie kosteten zu viel Geld, das der seit Jahrzehnten kaputtgesparten Schiene fehlt und sie waren aus verschiedenen Gründen weitgehend unwirtschaftlich. Die aus dem Jahr 2013 aufgestellten Nutzen-Kosten-Rechnungen erwiesen sich bei näherer Betrachtung als völlig überholt und blendeten wesentlich Schadwirkungen weitgehend aus. Aber:

Das Bundesverkehrsministerium in der Ampelregierungszeit lehnte eine Einzelüberprüfung der zahlreichen Neu- und Ausbauprojekte für Autobahnen im Bundesverkehrswegeplan rundweg ab!

Dies verärgerte zahlreiche Bürger, die schon lange eine Verkehrswende herbeisehnten und sich statt eines Bundesverkehrswegeplans schon länger ein Bundemobilitätsgesetz wünschten. Zahlreiche Grünenwähler und -mitglieder nahmen es dieser Partei übel, dass sie im Bundesverkehrsressort offenbar keinen nennenswerten Einfluss ausübten. Jedoch gab es auch erhebliche Anteile der Bevölkerung, die eine Privilegierung des Autoverkehrs als Menschenrecht betrachten und jede Einschränkung bisheriger Privilegierung als ideologischen Kampf „gegen das Auto“ zu brandmarken versuchten. Manche Unternehmerkreise und in der Regel auch IHK-Vertreter starteten regelmäßig Plädoyers für ein uneingeschränktes Weiter-So beim Fernstraßenbau, dabei spielte sicher ein Rolle, dass kein Bundesland auf die vielen Milliarden des Bundes für diesen Ausbau verzichten zu können meinte. Der A20-Weiterbau würde ca. 10 Mrd.€ nach Schleswig-Holstein spülen, der A23-Ausbau „nur“ ca. 500 Mio €. Ein Grund für MP Günther und Minister Madsen in SH. beständig die Forderung nach einem angeblich unbedingt notwendigen Ausbau dieser beiden einzigen Autobahnprojekte in SH zu pochen.

Überraschung: Das Bundesumweltministerium hatte 2024 eine Expertise in Auftrag gegeben, die eine sehnlichst erwartete Einzelüberprüfung der zahlreichen Neu- und Ausbauprojekte für Autobahnen im Bundesverkehrswegeplan unter aktuellen Gesichtspunkten vornahm.

Sie wurde von renommierten Wissenschaftlern und Partnern erstellt und im Januar 2025 veröffentlicht.

Wichtigstes Ergebnis:

Die Expertise zeigt für die Hälfte aller Autobahnprojekte nicht nur Nutzen-Kostenfaktoren unter dem Wert 1 auf, d.h. die Kosten für die Gesellschaft liegen höher als ihr errechneter Nutzen. Sondern dieser Faktor wird sogar negativ. Das bedeutet: der Bund investiert in ein Autobahnprojekt und damit wird die Welt nicht besser, sondern schlechter!

Konkret: Allein wegen gestiegener Baukosten erniedrigen sich der Nutzen-Kostenfaktor von 2012 für den A23-Ausbau/den A20-Weiterbau von 2,6 auf 1,5/ von 1,9 auf 1,1. Schaut man sich die Baukosten absolut an, dann wirken sie lächerlich gering gerechnet aus: Die A20 soll 2012 3 Mrd.€ kosten, diese Summe wird wohl der Elbtunnel bei Glückstadt allein kosten. Der A23-Ausbau wurde 2012 mit 0,16 Mrd.€ angesetzt, kostet in Wirklichkeit vermutlich gewärtig 0,5 Mrd. €, das Dreifache!

Je nach Szenario - mehr oder weniger Autoverkehr in Zukunft, mehr oder weniger Elektroautos in Zukunft, niedrige oder hohe Kosten für die Emission von Treibhausgasen - ergeben sich weitere Minderungen des Nutzen-Kostenverhältnisses. So ergibt sich als Nutzen eines A20-Baus teilweise der viel kleiner Beträge als die Kosten, einmal beträgt er sogar Null. Ähnlich ein A23-Ausbau auf sechs Spuren. Nicht nur unwirtschaftlich, sondern sogar in zwei Szenarios ausgesprochen schädlich, der Nutzen ist negativ.

Die Expertise gelangt an das Licht der Öffentlichkeit und was passiert im März 2025 : Das Weiter-So wird von Regierungsvertretern in Kiel und in Zeitungskommentaren bekräftigt, mit den Argumenten der Expertise gibt es praktisch keine sichtbare Auseinandersetzung. Für den A20-Bau wird ein neues militärisches Argument nachgeschoben.

Dabei wissen Fachleute für Mobilität: Bis 70% des heutigen Autoverkehrs könnten anderes abgewickelt werden, wenn die Alternativen dafür attraktiv genug wären. Und der wirklich auf das Auto angewiesene Verkehr hätte überall freieste und unfallärmere Fahrt wie noch nie.

Fazit: Demokratie kann den Vorteil für die gesamte Gesellschaft aufweisen , dass konkurrierende Pläne für zukünftige Entwicklung und langfristige Sicherung der Lebensqualität sich argumentativ durchsetzen können. Aber nur, wenn das Niveau mit wissenschaftlicher Unterstützung hoch gehalten wird. Wenn nicht, drohen wirtschaftliche Schäden wie sie mit einer Willkür autokratischer und populistischer Regime i.d.R. einhergehen - siehe Brexit und die gewärtige erratische US-Politik unter Trump&Co.

Die BI-A23 für umweltfreundliche Mobilität bitte daher um eine argumentative Berichterstattung, die Autoren der Expertise im Original zitiert.