

Stand 03.11.2016

Stellungnahme in der Öffentlichen Anhörung des „Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur“ des Deutschen Bundestages am 7. November 2016 zum „Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes.“ Drucksache 18/9527

Der BUND begrüßt, dass der o.g. Gesetzentwurf, insoweit er den die Bundeswasserstraßen betreffenden Teil des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 in Gesetzesform fasst, und einige positive Entwicklungen enthält:

- die Schwerpunktsetzung auf den Erhalt und die Erneuerung des Bestandsnetzes ist zu begrüßen. Den finanziellen Entscheidungen des BVWP und des Ausbaugesetzes liegen gründliche Erhebungen und Abschätzungen des Erhaltungsbedarfs zugrunde. Der Zustand einzelner Bundeswasserstrassenabschnitte ist aufgrund der Altersstruktur der Anlagen dramatisch: Bei 110 Verkehrswasserbauwerken wie Schleusen, Wehranlagen oder Brücken müssen in den nächsten 10 Jahren Ersatzneubauten oder eine Grundinstandsetzung vorgenommen werden. Ohne diese ist nicht nur die Funktionsfähigkeit der Bundeswasserstrassen gefährdet, sondern auch die Sicherheit von Menschen. Dies verlangt eine eindeutige Priorisierung und den Verzicht auf andere Maßnahmen.
- Dem BVWP liegt mit der Kategorisierung des Wasserstraßennetzes, wo im Rahmen des BVWP die einzelnen Strecken noch einmal hinsichtlich ihrer Potenziale überprüft wurden, eine stringente Netzkonzeption zugrunde.
- Der vorgezogene Ersatzneubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck ist zu begrüßen, weil dadurch die Kapazität des Elbe-Seiten-Kanals deutlich erhöht werden kann.

Kritisch werden aber folgende Punkte gesehen:

- Erhalt und Ausbau von Bundeswasserstrassen stellen massive ökologische Eingriffe in die Flusslandschaften dar. Sie sind deswegen nur dann gerechtfertigt, wenn die Schifffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern die umweltfreundlichste Variante für den Transport von Gütern oder Menschen darstellt. Ist ein Ausbau notwendig, so ist dieser so schonend wie möglich durchzuführen. Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen sind zu treffen. Für nicht ausreichend genutzte Bundeswasserstraßen besteht kein Unterhaltungs-, und erst recht kein Ausbaubedarf. Im Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode haben sich die Regierungsparteien darauf verständigt, ein Bundesprogramm "Blaues Band" zur Förderung der Renaturierung von Fließgewässern und Auen vorzulegen. In diesem Sinne ist zu beklagen, dass bei der Novellierung des Bundeswasserstraßengesetzes die Chance verpasst wurde, auch das Bundesprogramm Blaues Band bereits zu verrechtlichen.
- Es sind weiterhin Flussvertiefungen an Elbe, Rhein, Weser und Ems vorgesehen. Diese sind nicht mit der europäischen Wasserrahmenrichtlinie vereinbar. Letztes Jahr hat der EuGH bereits betont, dass bei allen Eingriffen strenge Maßstäbe gelten. Führen diese zu einer Verschlechterung oder auch „nur“ zur Gefährdung der Verbesserung des Gewässerzustands, so sind diese nur ausnahmsweise rechtfertigbar. Die geplanten Vorhaben beeinträchtigen allesamt die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie. Sie sind auch nicht durch eine Ausnahme rechtfertigbar, da insbesondere kein überwiegendes öffentliches Interesse an einem weiteren Ausbau besteht und zudem auch eine Alternativlösung in Form einer verbesserten Hafenkooperation vorhanden wäre.

- Eine Gesamtverkehrsperspektive und Verkehrsträger übergreifende Korridorbetrachtungen und Bemühungen um eine Kooperation von Seehäfen im BVWP fehlt. Es ist unverzichtbar, die Seeschifffahrt in den Bundesverkehrswegeplan zu integrieren. Durch eine Einbeziehung der Mittelmeerhäfen und eine regionale Verteilung der Güter können Transitverkehre durch Deutschland per Lkw, Bahn und Binnenschiff vermieden und Transportwege drastisch verkürzt werden. Durch die Stärkung der Kurzstreckenseeverkehre, Short Sea Shipping, können Landverkehr entlastet werden. Dazu sind auch verstärkte Hafenkooperationen anzustreben. Die Bundesregierung hat hier eine verfassungsrechtlich gestützte Aufgabe der Koordination der Hafenpolitik, die sie bisher nicht wahrnimmt. Korridoren wie dem Rheinkorridor oder im sog. Ostkorridor im Hinterland des Hamburger Hafens sind Gesamtverkehrsbetrachtung und letztlich auch eine Priorisierung des am besten geeigneten Verkehrsträgers unverzichtbar. Durch den Ausbau des Ostkorridors (insbesondere geht es um Elektrifizierung) auf der Schiene Uelzen–Stendal–Magdeburg–Leipzig–Hof–Regensburg können Eingriffe in die Elbe vermieden werden. Andererseits kann eine Rheinvertiefung zwischen Duisburg und Köln nur in Frage kommen, wenn sie in einem Gesamtkonzept zu einer Reduzierung der Belastungen durch Lkw und einer Entlastung der Anwohner auch an Schienenstrecken in diesem Korridor führt.
- Eine Strategie der Verkehrsverlagerung auf das Binnenschiff fehlt. Es gibt kein Konzept für die Nutzung und Vernetzung der Binnenhäfen als Logistikknoten und als Hinterlandhubs für die Seehäfen. Auch das nationale Hafenkonzept greift dieses Thema nicht wirklich auf, obwohl Planco die relevanten und leistungsfähigen Binnenhäfen und trimodalen Umschlagspunkte identifiziert hat, die regionale Logistikfunktion bereits haben oder übernehmen können (vgl. Planco Consulting GmbH: Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen. Endbericht, i.A. Bundesverkehrsministeriums, Januar 2013, insbes. S. 17). Logistikstrategien spielen bei diesem BVWP keine Rolle, obwohl sie der entscheidende Faktor für die Verkehrsentwicklung sind. Dazu gehört auch eine Strategie zur Anhebung von Brücken an gut frequentierten Kanälen, um durchgängige zweilagige Containertransporte im Hinterland von Seehäfen zu ermöglichen, auch dann, wenn diese Brücken nicht zur Erneuerung anstehen. Dabei können auch zusätzlich positive ökologische Effekte erzielt werden.

Stellungnahme zu Teilaspekten:

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans haben der BUND und seine Landesverbände bereits ausführlich zu den Einzelvorhaben Stellung genommen. Daher wird bei den meisten Vorhaben im Weiteren auf die bereits vorliegenden Stellungnahmen verwiesen. Auf einzelne Vorhaben wird noch einmal detaillierter eingegangen, da sie sinnbildlich für bestehende Fehlentwicklungen sind.

1. Fehlende Wirtschaftlichkeit, hohe Umweltkosten von Ausbaumaßnahmen: Beispiel Elbe-Lübeck-Kanal

Für den Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (W 33) mit Kosten von 790 Millionen Euro wird kein Bedarf gesehen. Mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,5 sowie einer „hohen“ Umweltbeeinträchtigung muss auf diesen Ausbau aus Gründen der Wirtschaftlichkeit sowie des Umwelt- und Naturschutzes verzichtet werden. Die auf dem Kanal transportierte Ladungsmenge geht seit Jahren zurück (Bergedorfer Zeitung v. 20.10.2016).

Für die örtliche Bevölkerung hat die Kanalniederung einen hohen Wert als Naherholungsraum, und sie spielt auch im Tourismus eine bedeutende Rolle, insbesondere für den Fahrrad- und Bootstourismus. Die wirtschaftliche Bedeutung des Kanals und der ihn umgebenden Niederung liegt daher heute eher auf dem Gebiet des regionalen Tourismus, während die Bedeutung des Kanals als Binnenwasserstraße inzwischen als gering einzuschätzen ist. Mehrere Kanalbauwerke haben inzwischen einen historischen Wert erlangt und kommen durchaus für einen Denkmal-Status in Frage. Sie erhöhen zusätzlich zur reizvollen Landschaft der Kanalniederung als industrielle Sehenswürdigkeiten die touristische Attraktivität unserer Heimat und sollten als solche wertgeschätzt werden, ähnlich wie es mit industriellen Denkmälern etwa im Ruhrgebiet oder in Großbritannien auch geschieht.

Hinzu kommt der hohe naturschutzfachliche Wert der ehemaligen Niedermoor-Niederung, der der Elbe-Lübeck-Kanal folgt. Deshalb wurden dort größere Bereiche unter Schutz gestellt, und in der Biodiversitätsstrategie der Bundesregierung wurde sie als eine Hauptverbundachse ausgewiesen.

2. Nicht WRRL und Naturschutzkonform: Vertiefungen der Deutschen Ströme

Elbe, Weser

Im vorliegenden Entwurf wird an der Vertiefung der Elbe, Weser und Ems festgehalten, obwohl dadurch massive Eingriffe in die besonders schützenswerte Tier- und Pflanzenwelt einhergehen und die bislang vorliegenden Planungen einer vertieften rechtlichen Überprüfung nicht standhalten. Zudem ist selbst für bereits zurückliegende Maßnahmen keine ausreichende Kompensation geleistet worden. Gegen die ersten Vorhaben laufen Gerichtsverfahren, die dramatischen Auswirkungen, die diese Vertiefungen mit sich bringen, sind allgemein bekannt. In diesem Zusammenhang wird auch noch einmal auf das EuGH Urteil verwiesen, dass strenge Anforderungen an Beeinträchtigung des Zustands und der Zustandserreichung stellt.

Ems

Das „Vorhaben Vertiefung der Außenems“ ist aus Gründen des des Habitat- und Gewässerschutzes sowie unter Berücksichtigung der besonders dramatischen ökologischen Situation des Emsästuares aus dem Vordringlichen Bedarf herauszunehmen.

Die Ems hat von allen in Deutschland relevanten Flussgebieten den schlechtesten ökologischen Zustand. Das Emsästuar hat durch anthropogene Eingriffe der Vergangenheit bereits erhebliche ökologische Schäden erlitten. Vertiefungen und Abdeichungen haben in ihrer Gesamtheit zu einer massiven Überformung der Hydro- und Morphodynamik des Emsästuares geführt. Dies zeigt sich deutlich am Anstieg des Tidehubs, an der Verformung der Tidekurve, an den hohen Schwebstoffwerten und Sauerstoffdefiziten im inneren Ästuar. Die zunehmende Tidesymmetrie mitausgeprägter Flutstromdominanz hat zum Eintrag großer Mengen Schlick geführt.

Das Emsästuar befindet sich daher aktuell in einem hoch sensiblen Zustand, der keine Widerstandsfähigkeit gegen weitere wasserbauliche Maßnahmen mehr zu bieten hat. Große Bereiche der Unterems können heute saisonal ihre ökologischen Funktionen nicht mehr erfüllen.

Es bedarf voraussichtlich erheblicher Anstrengungen, um die Ziele der EU-Wasserrahmenrichtlinie erreichen zu können. Es ist bereits heute bekannt, dass die Zielerreichung in der nächsten Bewirtschaftungsperiode bis 2021 nicht gelingen wird.

Auch die EU-Vogelschutzgebiete und FFH-Gebiete an der Ems sind in einem ungünstigen Erhaltungszustand. Die EU-Kommission verlangte von Niedersachsen die Umsetzung der FFH-, Vogelschutz- und Wasserrahmenrichtlinie und leitete ein Pilotverfahren ein. Im Rahmen dieser Forderungen drohte dem Land Niedersachsen ein Vertragsverletzungsverfahren mit Strafen in Millionenhöhe. Erst mit Unterzeichnung und Inkrafttreten des „Masterplan Ems 2050“ konnte die Einleitung des Vertragsverletzungsverfahrens abgewendet werden.

Im unmittelbar vom Vorhaben betroffenen Natura 2000 Gebiet „Unterems und Außenems“ befinden sich maßgebliche FFH-Lebensraumtypen und FFH-Arten in einem schlechten Erhaltungszustand, z.B. LRT Ästuar, Finte. Für diese Lebensraumtypen und Arten besteht nicht nur ein Verschlechterungsverbot, sondern ein Wiederherstellungsgebot. Weitere Eingriffe, mit denen Verschlechterungen einhergehen, sind daher kontraindiziert.

Die geplante „Vertiefung der Außenems“ ist allerdings ein solches Vorhaben, dass weitere Verschlechterungen und Umweltbeeinträchtigungen mit sich bringen wird. So bescheinigt der Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan bescheinigt dem Vorhaben „Vertiefung der Außenems“ gerade eine hohe Umweltbetroffenheit. Die Machbarkeitsuntersuchung der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) spricht dem Vorhaben ein „hohes ökologisches Risiko“ zu.

Außenemsvertiefung gefährdet „Masterplan Ems 2050“

Aufgabe des Masterplans sind u.a. die Sanierung des aquatischen Bereichs, die Verbesserung des Ökologischen Zustands der Ems und die Schaffung ästuartypischer Lebensräume. Vorrangige Ziele sind die Lösung des Schlickproblems in der Unterems und die Verbesserung des Gewässerzustandes in der Tideems.

Ein Gutachten des Forschungs- und Technologiezentrums Westküste der Universität Kiel (FTZ) hat wasserbauliche Möglichkeiten geprüft und ergeben, dass die Varianten Sohl-schwelle, Tidespeicherbecken und Tidesteuerungsbetrieb das Potenzial zur Verbesserung der derzeitigen Situation haben. Diese drei wasserbaulichen Varianten zur Reduzierung des Schwebstoffgehaltes der Unterems werden derzeit im Rahmen des Masterplans in Machbarkeitsstudien bis Ende 2016 (Sohlschwelle und Tidesteuerung) bzw. 2018 (Tidespeicherbecken) vertieft untersucht. Geprüft werden neben der technischen Machbarkeit die Einschätzung zu Nutzen, Flächenbedarf, Raumwiderständen, Umweltisiko, zur wasserwirtschaftlichen und verkehrlichen Verträglichkeit sowie zur Verträglichkeit mit anderen

Maßnahmen des „Masterplan Ems 2050“. Anschließend wird der Lenkungskreis die Empfehlung zur Realisierung einer dieser Lösungsansätze oder auch einer Kombination daraus aussprechen.

Vor diesem Hintergrund verbietet sich aus Sicht des BUND derzeit jedes weitere in die Hydro- und Morphodynamik eingreifende Projekt. Bis zum Vorliegen der Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudien und der Entscheidung über den einzuschlagenden Lösungsweg sollte ein Moratorium für weitere Eingriffe gelten. Ansonsten kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Projekt Außenemsvertiefung den Wiederherstellungsmöglichkeiten und dem Umsetzen des Masterplan Ems 2050 entgegensteht. Das im Rahmen des hydromorphologischen Gutachtens verwendete Modell zur vergleichenden Untersuchung der Maßnahmen-vorschläge zur Sanierung der Ems arbeitet mit der Bathymetrie des heutigen Zustandes – also ohne Außenemsvertiefung und ihre Bestandteile Wendestelle und Bühnenbauten. Eine Realisierung der geplanten Außenemsvertiefung würde zudem alle bisher von der Lenkungsgruppe Ems und im Masterplan Ems 2050 unternommenen Anstrengungen nichtig machen und den Prozess der Zusammenarbeit bei der Suche nach einer nachhaltigen Lösung in Frage stellen.

Rhein

Das für Nordrhein-Westfalen im BVWP angemeldetes Wasserstraßenbauprojekt „Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg“ soll die Vergrößerung der Fahrrinntiefe zwischen Duisburg und Neuss auf 2,80 m unter GIW („Gleichwertiger Wasserstand“, definierter Niedrigwasserstand als Bezugsgröße) und zwischen Neuss und Stürzelberg auf 2,70 m unter GIW umsetzen. Die derzeitige Tiefe beträgt überwiegend 2,50 m unter GIW. Einer Fahrrinnen-Vertiefung des Rheins sind aus wasserrechtlicher und ökologischer Sicht höchst problematisch.

Die mit der Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt (LNU) in NRW e.V. und dem Naturschutzbund Deutschland (NABU), Landesverband NRW e.V. erarbeitete Expertise (BUND, NABU, LNU NRW 2015, „Bewertung der Naturschutzverbände in NRW zur geplanten ‚Abladeverbesserung‘ auf dem Rhein zwischen Duisburg und Köln“) kommt zu dem Ergebnis, dass eine Fahrrinnen-Vertiefung des Rheins gegen das Verschlechterungsverbot der EU-Wasserrahmenrichtlinie (Art.4 Abs. 1) und ggf. auch der FFH-Richtlinie verstoßen würde. Erst unlängst hat der Europäische Gerichtshof aufgrund einer BUND-Klage zur Weservertiefung ein bahnbrechendes Urteil zum Verschlechterungsverbot gefällt, was zu einem Knock-out aller Planungen führen könnte, die einer nachhaltigen Gewässerschutzpolitik widersprechen. Laut der NRW-Bestandsaufnahme ist der ökologische Zustand des betroffenen Rheinabschnitts auch wegen der Veränderungen für die Schifffahrt mäßig bis unbefriedigend und verfehlt damit die Ziele der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) deutlich.

Neben dem möglichen Eingriff in die Flussökologie und geschützte Fischarten wie Maifisch, Nordseeschnäpel oder Lachs wäre eine Vertiefung der Fahrrinne auch mit Folgen auf angrenzende geschützte Lebensräume verbunden. Eine Vertiefung der Fahrrinne führt zwangsläufig zu einem Absinken des Wasserspiegels und beeinflusst den Grundwasserstand in benachbarten Auen und Feuchtgebieten wie z.B. der Urdenbacher Kämpe. Letztere wurde gerade erst mit viel Geld renaturiert. Sowohl die Urdenbacher Kämpe als auch das direkt gegenüber dem Reisholzer Hafen liegende Gebiet des „Zonser Grind“ wurden als FFH-Gebiet ausgewiesen. Gleiches gilt auch für das Gebiet „Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef“.

Der Ausbau des Rheins wird seitens der Landespolitik als Chance für die Hafen- und Logistikwirtschaft in NRW beworben. Dabei muss es aber um die Entwicklung ausgewählter Binnenhäfen als Seehafen-Hinterland-Hubs gehen, damit die Straßenverkehrsinfrastruktur aus verkehrlicher und Umweltsicht gezielt entlastet und Logistikketten gezielt optimiert werden können. Die Autoren des „Gutachten[s] zu Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen“ (PLANCO Consulting GmbH 2013) schlagen diesbezüglich die Entwicklung der Binnenhäfen Duisburg, Neuss-Düsseldorf, Krefeld, Köln und Dortmund als „Seehafen-Hinterland-Hubs mit weitreichenden Logistik-Funktionen“ und die Binnenhäfen Emmerich und Minden als „Seehafen-Hinterland-Hubs für die überregionale Weiterverteilung und beschränkten Logistik-Funktionen“ vor. Der tatsächliche Hafenausbau bedarf natürlich einer transparenten Bedarfsplanung und muss auch ökologischen Anforderungen gerecht werden. Zudem muss berücksichtigt werden, dass Häfen mit geringen Investitionsmöglichkeiten oder Reedereien mit kleineren, flussverträglichen Schiffen verdrängt werden können, wenn allein auf eine Infrastruktur für Großtonnagen gesetzt wird. Eine Rheinvertiefung, wie sie in den Planungen bisher vorgesehen ist, stellt aber eine Bevorzugung und Subventionierung der größeren Schiffe (von Großreedereien) mit öffentlichen Mitteln zu Lasten kleiner Partikuliere dar. Diese kommen besser mit der vorhandenen bzw. mit der WRRL-verträglichen Situation des Rheins zurecht. Eine mangelhafte Abwägung zu Lasten des Gewässerschutzes und gleichzeitig die Schaffung der Voraussetzungen zu mehr Konzentration in der Binnenschifffahrt ist sowohl für Deutschland aber auch für Europa gemeinwohlschädlich und auch europarechtlich bedenklich. Weiterhin bieten schiffbauliche Optimierungen wie moderne Antriebs- und Navigationstechnik sowie verbesserte Informationslogistik ein erhebliches Potenzial zur Erhöhung der Tragfähigkeit der Flotte ohne weiteren Ausbau der Fahrrinne Duisburg-Stürzelberg.

Donau

Der BUND begrüßt die Veränderung der bisherigen Pläne hin zur Variante A, weist aber darauf hin, dass bereits eine Variante A+ in Vorbereitung ist, der Gesetzentwurf daher nicht mehr den aktuellen Sachstand entspricht. Hier muss dringend nachgebessert werden.

3. Brückenhebung: zweilagigem Containertransporte im Seehafen-Hinterland

Die Erhöhung von Brücken im norddeutschen Kanalnetz mit dem Ziel, einen zweilagigen Containertransport sollte auch dann möglich sein, wenn diese Brücken nicht zur Erneuerung anstehen. Dadurch könnten durchgängige Logistikketten ermöglicht werden, z.B. vom Hamburger Hafen bis zum Rhein. Zugleich können im Zuge solcher Brückenhebungen Naturschutz- und Wiedervernetzungsmaßnahmen umgesetzt werden.

4. Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße

Zudem ist in Anlage 1 Abschnitt 2 Nr. 16 vorgesehen, dass die Havel-Oder-Wasserstraße inklusive (HOW) ausgebaut werden soll. Dazu ist zunächst zu vermerken, dass insbesondere auch die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus noch einmal geprüft werden sollte. Es steht zu befürchten, dass der Ausbau nur wenigen Partikularinteressen, insbesondere der touristischen Nutzung, dienen soll. Dafür ist eine Verbreiterung nicht notwendig. Es ist zu befürchten, dass der Ausbau insgesamt auch deswegen vorangetrieben wird, da ein Ausbau der Oder heimlich vorangetrieben wird. Sofern eine Notwendigkeit für den Gütertransport tatsächlich besteht, verdeutlicht die aktuelle Projektplanung, dass Gewässer- und Naturschutz nicht ausreichend berücksichtigt werden. Dies zeigt sich insbesondere an der Strecke der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße (HFW) (HOW von km 93,00 bis km 134,96). Das Projektdossier stellt selbst fest, dass es wahrscheinlich zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Unteres Odertal“ kommt. Angesichts der Tatsache, dass die HFW durch die Kernzone des Nationalparks Unteres Odertal führt und an die Wildnisschule Teerofenbrücke angrenzt wird auch niemand diese Befürchtung von der Hand weisen können. Der Nationalpark Unteres Odertal und die damit verbundenen Natura 2000-Gebiete „Unteres Odertal“ (FFH-Gebiet DE2951302 und EU-Vogelschutzgebiet DE2951401) bilden Deutschlands einzigen Flussnationalpark. Eine Verbreiterung der HFW und eine damit einhergehende Verkleinerung der ökologisch höchst wertvollen Bestandteile der Kernzone ist nicht vertretbar. Auf dieser Strecke muss sich die Planung sich am Naturschutzrecht orientieren. Ein Ausbau könnte, abhängig von der jeweiligen Umsetzung, in der Gestalt erfolgen, dass dort, wo die Wasserstraße durch den Nationalpark und nicht am Rande entlang führt, einen Einbahnstraßenverkehr vorsieht.

Mit freundlichem Gruß



Olaf Bandt
Bundesgeschäftsführer Politik
und Kommunikation



Magnus J. K. Wessel
Leiter Naturschutzpolitik

Kontakt/ Ansprechpartner:

Laura von Vittorelli, Leiterin Gewässerpolitik
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
(BUND)

Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin
Fon: +49 30 275 86-532
Fax: +49 30 275 86-440
E-Mail: laura.vonvittorelli@bund.net

Weitere Autoren:

Dr. Werner Reh, Leiter Verkehrspolitik,
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
(BUND)
E-Mail: werner.reh@bund.net