

Kurzstellungnahme des Deutschen Naturschutzrings (DNR) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

02. Mai 2016

Einführung

Mit dem Klimavertrag von Paris hat sich die internationale Staatengemeinschaft zur Einhaltung sehr ehrgeiziger Treibhausgas-Einsparziele verpflichtet. Damit verbunden ist das Ziel, alle Sektoren – also auch den Verkehrsbereich - fast vollständig zu dekarbonisieren. Vor diesem Hintergrund ist der vorliegende Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) als völlig unzureichend zu betrachten. Der BVWP-Entwurf weist gravierende Defizite auf und lässt jegliche Kohärenz mit den Zielen der Naturschutz-, Umwelt- und Klimapolitik der Bundesregierung vermissen. Mit dem Festhalten an umweltschädlich kontraproduktiven Investitionen wird eine auf Jahrzehnte falsche Verkehrspolitik zementiert.

Der DNR beschränkt sich mit der vorliegenden Stellungnahme auf einzelne Kernbotschaften und unterstützt darüber hinaus die ausführlichen Stellungnahmen seiner Mitgliedsorganisationen BUND und NABU sowie des Verkehrsclubs Deutschland (VCD).

Bewertung

Die Projektunterlagen des BVWP zeigen, dass durch den Straßenbau massiv Neuverkehr erzeugt, häufigere Fahrten und weitere Wege stimuliert werden, wodurch sich die Probleme zusehends verschärfen. Ein solches Rekord-Straßenbauprogramm sowie ein halbfertiges und völlig unterfinanziertes Konzept für den Schienenverkehr stehen daher der überfälligen Verkehrswende sowie dem Grundsatz von Vermeidung und Verlagerung diametral entgegen. Eine echte Verkehrswende ist aber eine Grundvoraussetzung für den Klimaschutz und bestimmt ganz maßgeblich die Glaubwürdigkeit der Bundesregierung in den nationalen und internationalen Klimaschutzprozessen.

Auch die zu erwartenden Auswirkungen auf Natur und Umwelt sind alarmierend. Es ist inakzeptabel, dass das Bundesverkehrsministerium die Umweltbetroffenheit bei der Dringlichkeitseinstufung faktisch nicht berücksichtigt und Alternativen zum Straßenbau nur unzureichend oder gar nicht prüft. Es gibt kein einziges Beispiel, in dem eine gutachterlich belegte hohe Umweltbelastung zu einer grundsätzlichen Änderung eines Projekts geführt hat. 170 Natura-2000-Gebiete würden durch den Straßenbau erheblich beeinträchtigt und 250 noch unzerschnittene Großräume sowie bundesweite Biotopachsen und Wiedervernetzungs Korridore beeinträchtigt.

Umweltverträglichere und kostengünstigere Alternativen wurden in keinem Fall ausreichend geprüft. Laut UVP-Gesetz müssen sie „ermittelt, beschrieben und bewertet“ werden. Auf die Bewertung und Dringlichkeitseinstufung von Ausbaualternativen zu BAB-Neubauten wurde in allen Fällen verzichtet. In den wenigen Fällen, in denen die Bewertungsmodulare angewendet wurden, wurde auf eine Dringlichkeitseinstufung der höher bewerteten Ausbaualternativen – z.B. zur A 39 (Lüneburg und Wolfsburg) und zur A 46 (Hemer-Menden) - mit dem Argument verzichtet, es handle sich nur um eine Alternative.

Schließlich widersprechen auch die Auswirkungen auf den Flächenverbrauch eindeutig den Zielen der Bundesregierung. Sollte der Entwurf umgesetzt werden, würden täglich 2,8 Hektar Flächen zusätzlich verbaut. Damit würde das aktuelle Ziel, den täglichen Neuverbrauch an Flächen auf 30 Hektar pro Tag zu begrenzen, in unerreichbare Ferne rücken.

Vor diesem Hintergrund stellt der DNR fest, dass der vorliegende BVWP-Entwurf der Aufgabe nicht gerecht wird, kohärente Leitbilder und Ziele einer zukunftsfähigen Mobilität für das Jahr 2030 zu entwickeln. Eine klima- und umweltverträgliche Verkehrsplanung des 21. Jahrhundert muss jetzt auf den Weg gebracht werden, anstatt massive Fehlinvestitionen zu unterstützen.

Kontakt & weitere Informationen

Ludwig Wucherpennig, DNR-Präsidiumsmitglied, Tel. 0172-8180534, ludwig.wucherpennig@t-online.de

Florian Schöne, DNR-Generalsekretär, Tel. 030-678 1775-99, E-Mail florian.schoene@dnr.de