

BUND, NABU und VCD für eine umweltorientierte Bundesverkehrswegeplanung

(Auszug aus dem gemeinsamen Forderungspapier vom März 2001)

Die Bundesverkehrswegeplanung als zentrales Instrument einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik

Für die Gestaltung eines zukunftsfähigen Mobilitätssystems ist die Bundesverkehrswegeplanung ein zentrales verkehrspolitisches Steuerungsinstrument. Die dabei vom Bund zu treffenden Investitionsentscheidungen für den Verkehrsbereich sind wesentliche Weichenstellungen für oder gegen eine langfristig umweltverträgliche Mobilität.

Bisher passt sich die Investitionspolitik im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung lediglich an den Trend an, der sich bei unveränderten wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen abzeichnet. Eine gestalterische, zielorientierte Planung der Investitionen, die sich an den Zielen einer nachhaltigen Verkehrspolitik orientiert, fehlt dagegen bislang. Dafür gibt es bisher auch keine Konzepte der offiziellen Verkehrspolitik.

Für die Verwirklichung eines zukunftsfähigen Verkehrssystems muss die Investitionspolitik auf den Auf- und Ausbau innovativer und umweltverträglicher Mobilitätsangebote ausgerichtet werden und nicht mehr auf die ausschließliche Förderung des Infrastrukturausbaus.

Als Konsequenz für die Bundesverkehrswegeplanung bedeutet dies:

- Prinzipiell muss in der Verkehrsinfrastrukturpolitik gelten: **Erhaltung und Ausbau vor Neubau!** Bei der Mittelvergabe muss die Priorität bei der Sanierung und Optimierung der bestehenden Verkehrsnetze liegen.
- Um die Schiene als Rückgrat eines umwelt-verträglicheren Verkehrssystems auszubauen, muss eine Investitionsoffensive für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur gestartet werden! Vorrangig dabei ist, dass der Bestand des in weiten Teilen maroden Schienennetzes saniert und modernisiert wird. Auf Neubau-Prestige-Projekte wie die ICE-Trasse Nürnberg - Erfurt oder Stuttgart 21 ist dagegen zu verzichten. Die dafür vorgesehenen Investitionsmittel sind in der flächendeckenden Verbesserung des bestehenden Schienenangebotes in den jeweiligen Regionen sinnvoller angelegt.
- Mit dem heutigen Straßennetz ist Deutschland für den motorisierten Individualverkehr ausreichend erschlossen. Ein weiterer Neubau ist nicht nur aus ökologischen Gründen, sondern auch ökonomisch nicht vertretbar, da bereits jetzt die notwendigen Mittel für die Unterhaltung der deutschen Straßinfrastruktur fehlen.

Neue Ortsentlastungsstraßen bringen nur in wenigen Ausnahmefällen eine Entlastung für Mensch und Umwelt. Grundsätzlich erfordert aber jeder Neubau eine Rückstufung, den Rückbau und die konsequente Verkehrsberuhigung der alten Ortsdurchfahrt.

- Der Neubau von Wasserstraßen und weitere Ausbau von Flüssen ist sowohl ökologisch als auch ökonomisch nicht nachhaltig (insbesondere Elbe, Donau, Oder, Havel und Saale). Unterhaltungsmaßnahmen sind so durchzuführen, dass sie die natürliche Flussdynamik so weit wie möglich erhalten wird und die biologische Durchgängigkeit gewährleistet ist. Wo die Durchgängigkeit nicht vorhanden ist, muss sie wiederhergestellt werden.

Die Binnenschifffahrt muss, wo immer möglich, von den Flüssen auf bestehende Kanäle verlagert werden. Die dadurch nicht mehr benötigten Wasserstraßen sollen von der Güterschifffahrt entwidmet und renaturiert werden (z.B. Untere Havel).

- Zur Förderung des Fahrradverkehrs muss im Rahmen der Bundesverkehrsplanung eine nationale Strategie zur Förderung des Radverkehrs entwickelt und die notwendigen Investitionsmittel für deren Verwirklichung bereitgestellt werden.
- Das neue Flughafen-Konzept der Bundesregierung setzt auf den weiteren, ungebremsten Ausbau der Flughafen-Kapazitäten. Die zugrundeliegende Annahme einer Verdoppelung der Flugverkehrsleistungen bis zum Jahr 2015 darf nicht als Handlungsgrundlage für die Luftverkehrspolitik dienen. Vielmehr müssen für die weitere Entwicklung des Luftverkehrs umweltpolitische Ziele vorgegeben, Maßnahmen zur Nachfragesteuerung wie der Abbau von

direkten und indirekten Subventionen (z.B. Befreiung von Mineralöl- und Mehrwertsteuer, Subventionierung des Betriebs und der Anbindung von Flughäfen etc.) umgesetzt sowie die Kooperation von Flughäfen gestärkt werden. In der Bundesverkehrswegeplanung müssen zur Reduktion der Belastungen für Klima, Umwelt und Menschen insbesondere Maßnahmen für die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn berücksichtigt werden.

Neue Ansätze für eine Umweltorientierung der Bundesverkehrswegeplanung

Für die Bundesverkehrsplanung erfordert die Orientierung der Investitionspolitik an Zielen einer nachhaltigen Mobilität einen grundlegend neuen Ansatz. Um eine stärkere Umweltorientierung der Bundesverkehrswegeplanung zu erreichen, sind bei der derzeit laufenden Überarbeitung folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Das Bundesministerium für Verkehr-, Bau und Wohnungswesen ist bei der Überarbeitung der Bundesverkehrswegeplanung den von den Umweltverbänden und dem Umweltbundesamt vorgelegten Vorschlägen zur grundlegenden Neuorientierung des Verfahrens bisher nicht gefolgt (vgl. UBA (1998): Entwicklung eines Verfahrens zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte, Berlin). Statt einer Optimierung des Bundesverkehrswegeplanes in Bezug auf die Ziele einer nachhaltigen Mobilität steht weiterhin die vergleichende Betrachtung einzelner Projekte im Mittelpunkt. Damit wird die Chance für eine grundlegende Neuorientierung der Bundesverkehrswegeplanung vertan.
- Die Überarbeitung der Bundesverkehrswegeplanung wird derzeit nicht an klar definierten Zielen für eine Reduktion der Belastungen für Menschen und Umwelt ausgerichtet. Die Umweltverbände schlagen daher vor, eine netzbezogene Umweltfolgenabschätzung für den vordringlichen Bedarf an Straßen, Schienen und Wasserwegen durchzuführen, bei der die Umweltbe- und -entlastungen durch die Realisierung der geplanten Neu- und Ausbauprojekte für Straße, Schiene und Wasserwege dargestellt werden. Als Alternative zum herkömmlichen Ansatz der BVWP sollte außerdem vom Bundesverkehrsministerium in Zusammenarbeit mit dem Bundesumweltministerium ein ökologisches Investitionsszenario erstellt werden, das sich an den oben genannten Forderungen für eine ökologische Investitionspolitik orientiert. Auf dieser Informationsbasis muss dann das Parlament entscheiden, ob mit einem neuen BVWP weiterhin dem vermeintlichen Bedarf hinterhergebaut werden soll, oder ob der Einstieg in eine zukunftsfähige Verkehrspolitik gelingt. Wird trotz der Unzulänglichkeit der bisherigen Methodik am Verfahren der vergleichenden Projektbewertung festgehalten, müssen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, vor Ort innovative Ansätze für die Lösung von Verkehrsproblemen zu finden und zu verwirklichen:
- Im Bewertungsverfahren des BVWP ist bei der Bedarfsentscheidung über die angemeldeten Projekte eine größere Transparenz erforderlich! Die Auswahlkriterien und das Verfahren müssen den beteiligten Akteuren frühzeitig und nachvollziehbar offengelegt werden.
- Verkehrsprojekte, die noch nach der veralteten Bewertungsmethode untersucht wurden und im BVWP 1992 enthalten sind, sind erneut zu überprüfen! Bis zur Verabschiedung des neuen BVWP dürfen keine neuen verkehrspolitischen Altlasten für die Zukunft geschaffen werden. Dies bedeutet, dass alle Projekte, deren Bau noch nicht begonnen wurde, neu zu überprüfen sind. Dies gilt auch für Teilabschnitte bereits im Bau befindlicher Verkehrsprojekte einschließlich der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (z.B. A 20 östl. von Rostock, A 71/73, A 38, A 143).
- Das bisherige Verfahren der Einzelprojektbewertung bei Bundesfernstraßen geht von der Annahme aus, dass ein vorliegendes Verkehrsproblem, wie das Auftreten von Verkehrsengpässen oder verkehrsbedingte Umweltbeeinträchtigungen insbesondere in Ortschaften, durch den Neubau einer Straße aufgelöst wird. Abgesehen davon, dass diese Ziele in den meisten Fällen nicht erreicht werden, widerspricht das Vorgehen grundsätzlich der Idee einer integrierten Verkehrspolitik. Eine integrierte Verkehrspolitik löst die vorliegenden Verkehrsprobleme mit einem verkehrsträgerübergreifenden Handlungsansatz. Grundsätzlich ist daher zu prüfen, ob das Verkehrsproblem eine bauliche Kapazitätserweiterung erfordert oder ob mit ordnungsrechtlichen, organisatorischen und ökonomischen Maßnahmen eine Entlastung erreicht werden kann - bzw. ob Kapazitätsreserven bei umweltfreundlicheren Verkehrsträgern bestehen.

So muss für den Fall eines geplanten Straßenausbaus mit Hilfe von verkehrsträgerübergreifenden Korridoruntersuchungen festgestellt werden, ob durch

Ausbaualternativen im Umweltverbund – z.B. durch den Ausbau einer bestehenden parallelen Schienenstrecke oder eine Optimierung des Angebotes - eine Verbesserung der Verkehrssituation auf der Straße erreicht werden kann. Ebenso sind die Alternativen eines reduzierten Ausbaus der Straße in Kombination mit der Verbesserung des Umweltverbundes zu prüfen.

- Analog dazu muss die “abschließende Bedarfsentscheidung” durch die jeweiligen Ausbaugesetze aufgehoben werden! Der Bedarf muss für die notwendige Lösung eines konkreten Verkehrsproblems festgestellt werden, nicht aber für die Umsetzung einer bestimmten Lösungsstrategie. Erst in den nachgeordneten Planungsverfahren ist es möglich, detailliert die Ausbaualternativen zu untersuchen und auf dieser Basis Entscheidungen für regional sinnvolle Lösungen zu treffen. Entsprechend müssen die im Bundesverkehrswegeplan für die jeweiligen Projekte vorgesehenen Investitionsmittel für die Realisierung von verkehrsträgerübergreifenden Maßnahmebündeln zur Verfügung gestellt werden.
- Bei Bauvorhaben von Bundesfernstraßenprojekten mit überwiegend regionaler Bedeutung sollten die betroffenen Regionen finanziell in die Verantwortung einbezogen werden. Durch die derzeitige Ausgestaltung der Bundesverkehrswegeplanung besteht für Länder und Kommunen der Anreiz, beim Bund den vollfinanzierten Neubau von Straßenbauprojekten einzufordern, statt sinnvolle regionale Alternativen für die Lösung der Verkehrsprobleme vor Ort zu suchen. So ist es nicht erstaunlich, dass von den Ländern für den neuen BVWP ca. 1.600 Projekte angemeldet wurden - ungeachtet aller finanziellen Restriktionen und ohne Prioritätensetzung. Diese Tendenz kann nur dadurch aufgehoben werden, dass die Regionen finanziell mit in die Verantwortung für die Verkehrsplanung genommen werden.

Berücksichtigung des Naturschutzes in der Bundesverkehrswegeplanung

- Für eine ausreichende Berücksichtigung der Umweltbelange innerhalb der Bundesverkehrswegeplanung ist für alle Projekte die Durchführung einer ökologischen Risikoeinschätzung notwendig, in der die potentiellen Eingriffe in die Umwelt konkret beschrieben werden.
- Für die Bundesverkehrswegeplanung müssen ökologische Grenzen gelten, die ggf. den Bau einer Verkehrsinfrastruktur ausschließen. Der neue BVWP darf keine Verkehrsprojekte enthalten, die beispielsweise gefährdete Lebensräume und/oder (potenzielle) Schutzgebiete des Programms NATURA 2000 berühren oder gar zerschneiden! Dabei sind auch die „Schattenlisten“ der Umweltverbände in der Prüfung mit zu berücksichtigen.
- Beim Neubau von Verkehrswegen ist eine möglichst naturverträgliche Trassenführung notwendig: Nach Möglichkeit ist eine räumliche Bündelung der Verkehrswege im Sinne der Minimierung von Landschaftsverbrauch und zusätzlichen Zerschneidungseffekten anzustreben. Heute noch unzerschnittene, verkehrsarme Räume (Richtwert > 100 Quadratkilometer, in Ballungsräumen auch mit geringerem Flächenumfang, z.B. 50 Quadratkilometer) sind von Verkehrsstrassen freizuhalten.

Die hier genannten Maßnahmen und Forderungen sollen zügig umgesetzt und in der Überarbeitung der Bundesverkehrswegeplanung berücksichtigt werden.

Nur so kann die Verkehrsinvestitionspolitik der Zukunft dem Anspruch der Nachhaltigkeit genügen.