

## **Resolution 1: Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP) – Streichung aller Neubauprojekte**

### **Solide Finanzierung des Bestandserhalts durch Ausweitung der Lkw-Maut**

Knapp 6.000 der insgesamt 39.000 Brücken auf Autobahnen und Bundesstraßen in Deutschland sind marode. Immer mehr Strecken müssen für schwere Nutzfahrzeuge gesperrt werden, was wiederum Umwege mit mehr Kraftstoffverbrauch und Lärm nach sich zieht. Der Grund dafür: Jahrelang wurde lieber in prestigeträchtige Neubauprojekte investiert, statt den Bestand zu erhalten. Verkehrsminister Alexander Dobrindt hat ein Sonderprogramm zur Sanierung angekündigt, doch dies reicht gerade einmal für 1,3 Prozent aller maroden Brücken. Auf dem derzeitigen Niveau der Mittel würde es noch 77 Jahre dauern, bis alle Brücken saniert sind.

Die meisten Brücken stammen aus den 1960er und 1970er Jahren. Damals waren deutlich weniger Lkw auf den Straßen unterwegs und das zulässige Gesamtgewicht betrug 24 Tonnen. Heute sind es 44 Tonnen, also fast eine Verdoppelung, mit entsprechenden Auswirkungen auf die Bauwerke. Jeder Lkw belastet die Infrastruktur in etwa so stark wie 60.000 Pkw.

Trotz der fehlenden Finanzmittel und trotz des maroden Bestandsnetzes plant das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) neue Straßen auf der Basis von rund 1.700 Anmeldungen seitens der Bundesländer.

### **Die Bundesvertreterversammlung fordert daher:**

- Verzicht auf neue umweltzerstörende und teure Autobahnen und Bundesstraßen. Gerade Neubauten haben einen hohen Flächenverbrauch und eine erhebliche Zerschneidungswirkung für Lebensräume. Der Ausbau des deutschen Fernstraßennetzes muss, mit Ausnahme von wenigen Ortsumgehungen, als abgeschlossen gelten. Aus dem neuen BVWP sollten daher alle Planungen für neue Bundesfernstraßen gestrichen werden.
- Solide Finanzierung der bestehenden Infrastruktur, durch Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Lkw ab einem Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen und auf alle Straßen. Die vielfach als Lösung der Finanzierungsprobleme angepriesene „public private partnership“ ist tatsächlich ein Modell zur Verteuerung von Bauprojekten und führt zu höheren volkswirtschaftlichen Kosten. Die Schaffung und Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur ist eine wesentliche Aufgabe der öffentlichen Hand und muss auch in ihrer Finanzverantwortung bleiben.
- Umfassende Alternativenprüfungen für alle BVWP-Projekte entsprechend der Grundkonzeption zum BVWP 2015.
- Im Zuge der Sanierungsmaßnahmen ist das Bundesprogramm Wiedervernetzung konsequent umzusetzen.
- Darüber hinaus müssen beim Ersatz herkömmlicher Mittelleitplanken durch Betongleitwände neben der vorrangigen Verkehrssicherheit auch stärker die Belange des Naturschutzes berücksichtigt werden, da die durchgehenden Betongleitwände für viele Tierarten unüberwindbare Barrieren darstellen und somit den Zerschneidungseffekt erhöhen.

Eingebracht vom NABU-Bundesverband