

Resolution: Bundesverkehrswegeplan 2030 stoppen

Team Verkehrspolitik mit dem BFA Verkehr

Resolution

Bundesverkehrswegeplan 2030 stoppen – Verkehrswegeplanung klima- und naturverträglich ausrichten

Verkehrsinfrastruktur prägt das Landschaftsbild. Deutschland hat bereits heute eines der dichtesten Straßennetze der Welt und doch sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) Tausende weiterer Straßenkilometer geplant. Dem werden Wälder, Moore und artenreiches Grünland zum Opfer fallen. Gleichzeitig ist das gegenwärtige Schienennetz keinesfalls geeignet, die angestrebte und klimapolitisch gebotene Verdoppelung der Fahrgastzahlen sowie eine Steigerung der Güterverkehrsleistung um 70 % bis 2030 abzubilden. Zahlreiche Engpassbeseitigungen, Neu- und Ausbauprojekte sowie Streckenreaktivierungen stehen an, die den Anforderungen an den Natur- und Artenschutz genügen müssen. Auch entlang von Bundeswasserstraßen soll weiter stark in Fluss- und Auenlandschaften eingegriffen werden, um die Binnenschifffahrt auch in Zeiten von Niedrigwasserständen (unter anderem zur Versorgung der chemischen Industrie oder von fossilen Kraftwerken) aufrecht erhalten zu können.

Kurzum: Die gegenwärtige Verkehrsinfrastrukturplanung hat das Potenzial, bestehende Konflikte im Bereich des Klima-, Natur- und Artenschutzes weiter zu befeuern und die Flächenverbrauchsziele in unerreichbare Ferne rücken zu lassen. Ein Umsteuern ist dringend geboten! Der Bundesverkehrswegeplan als zentrales Steuerungsinstrument der Infrastrukturplanung muss unverzüglich vom Kopf auf die Füße gestellt werden.

Der NABU setzt sich daher dafür für folgende Punkte ein:

1. Der weitere Straßenbau ist umgehend per Moratorium zu stoppen, um weitere Schäden von Umwelt und Natur abzuwenden.
2. Sämtliche Projekte sind einem „Klima-Check“ nach österreichischem Vorbild zu unterziehen. Alle Projekte, die der Einhaltung der Klimaziele offenkundig widersprechen, sind aus der Vorhabenliste zu streichen.
3. Aktuell geplante Projekte müssen – wie im Koalitionsvertrag vorgesehen – neu priorisiert werden. Nur solche Einzelvorhaben, die dem Planungsziel eines integrierten Verkehrswegesetzes und einer insgesamt reduzierten Flächeninanspruchnahme des Verkehrs entsprechen, dürfen realisiert werden.
4. (Reise-)Zeitgewinn darf im Zuge der Nutzen-Kosten-Betrachtung nicht länger deutlich höher bewertet werden als die Aspekte des Natur- und Artenschutzes, des Klimaschutzes sowie der Flächeninanspruchnahme. Fortan ist der Schutz unserer natürlichen Lebensgrundlagen das entscheidende Kriterium dieser volkswirtschaftlichen Betrachtung und Grundlage von Investitionsentscheidungen.

5. Die derzeit laufende Verkehrsprognose, die als Basis für die Bedarfsplanüberprüfung und damit die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans und der entsprechenden Ausbaugesetze dient, ist durch eine Zielplanung zu ersetzen, die die planetaren Grenzen berücksichtigt.
6. Der Bundesverkehrswegeplan ist durch eine integrierte Netzplanung („Bundesmobilitätsplan“) abzulösen, die der Mobilitätswende Vorschub leistet und dabei die Erfordernisse des Natur- und Artenschutzes sowie des Flächenverbrauchs respektiert.
7. Der NABU ist bereit, sich in alle genannten Prozesse einzubringen und greift dabei auf das Expert*innenwissen der Aktiven vor Ort, der Landesverbände sowie der Mitarbeiter*innen der Bundesgeschäftsstelle zu. Um den nötigen politischen Druck aufzubauen, werden sich alle genannten Ebenen im Rahmen ihrer jeweiligen Möglichkeiten in den gesellschaftlichen Diskurs einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastrukturplanung einbringen.