

Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Verkehrswende verbaut

> Dietmar Oeliger

Deutschlands Straßen und Brücken sind vielfach in einem miserablen Zustand und müssen teilweise für Lkws komplett gesperrt werden, wie das Beispiel der Rheinbrücke auf der Autobahn A1 bei Leverkusen zeigt. Die Folgen sind weite Umwege und Staus. Man sollte meinen, dass zunächst einmal dieser Bestand repariert und – wo nötig – ausgebaut werden sollte, bevor man auch nur darüber nachdenkt, neue Autobahnen zu bauen.

Nicht so Verkehrsminister Alexander Dobrindt, der vor wenigen Wochen den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) vorgestellt hat. Darin finden sich die wesentlichen Planungen für Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte der nächsten 15 Jahre. Trotz gegenteiliger Bekundungen, dass dieses Mal Erhalt vor Neubau gehen soll, entlarvt sich der BVWP doch wieder nur als ein Rekord-Straßenbauprogramm, das halbfertig und völlig unterfinanziert ist. Eine dringend notwendige Verkehrswende, die auf Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf die umweltfreundlichere Schiene setzt, wird damit auf lange Zeit verbaut.

Pikant: Dobrindt unterbreitet den BVWP ausgerechnet zu einer Zeit, wo das Umweltministerium ein Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 und einen Klimaschutzplan 2050 erarbeiten lässt. Darin festgelegt ist, dass auch der Verkehrssektor seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten muss. Wie das jedoch mit diesem Bundesverkehrswegeplan im erforderlichen Maße möglich sein soll, bleibt das Geheimnis des Verkehrsministers. Die Projektunterlagen des BVWP zeigen so-

gar auf, dass durch den geplanten Straßenbau massiv Neuverkehr erzeugt würde, häufigere Fahrten und weitere Wege stimuliert würden. Die Probleme würden sich zusehends verschärfen.

Auch die zu erwartenden Auswirkungen auf Natur und Umwelt sind erschreckend. Alternativen zum Straßenbau wurden nur unzureichend oder gar nicht geprüft. Es gibt kein einziges Beispiel, in dem eine gutachterlich belegte hohe Umweltbelastung zu einer grundsätzlichen Änderung eines Straßenprojekts geführt hat. 170 Natura-2000-Gebiete würden durch den Straßenbau erheblich beeinträchtigt und 250 noch unzerschnittene Großräume beeinträchtigt. Auch die Auswirkungen auf den Flächenverbrauch widersprechen den Zielen der Bundesregierung.

Sollte der Entwurf umgesetzt werden, würden täglich 2,8 Hektar Flächen zusätzlich verbraucht. Damit würde das aktuelle Ziel, den täglichen Neuverbrauch an Flächen auf 30 Hektar pro Tag zu begrenzen, in unerreichbare Ferne rücken.

> Dietmar Oeliger ist Leiter Verkehrspolitik in der Bundesgeschäftsstelle des NABU – Naturschutzbund Deutschland e.V., www.nabu.de

Die vier Verbände BUND, DNR, NABU und VCD haben in einer gemeinsamen Pressemitteilung den Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes kritisiert: <http://gruenlink.de/159u>



Foto: Nabu