

Ökologisch planen

BUND-Projekt zum Bundesverkehrswegeplan



Der zukünftige Rhein-Ruhr-Express auf dem Altenbekener Viadukt (Computersimulation)

Der Bundesverkehrswegeplan löst bei Umweltverbänden traditionell wenig Begeisterung aus – zu viele neue Straßen, zu wenig Investitionen in umweltfreundliche und klimaschonende Verkehrswege und -träger (zum Beispiel Schienen). So ist es auch beim aktuell in der Planung befindlichen Bundesverkehrswegeplan 2030, der den von 2001 bis 2015 gültigen Bundesverkehrswegeplan ablösen soll. Dafür wurden von den Landesregierungen mehr als 1.500 Bundesautobahnen und Bundesstraßen, 400 Schienen- und rund 50 Wasserstraßenprojekte zum Um-, Aus- oder Neubau angemeldet. In NRW sind es über 280 Fernstraßenprojekte, mehr als 25 Schienenprojekte und rund zehn Wasserstraßenprojekte. Das gesamte Investitionsvolumen beträgt 260 Milliarden Euro.

Nicht zuletzt nach den Erfahrungen mit Stuttgart 21 sowie weiteren Infrastrukturgroßprojekten konnten sich Bürgerinnen und Bürger bis Anfang Mai erstmals an der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans beteiligen, neue Vorschläge unterbreiten oder auf Probleme hinweisen. Bislang war das anders: Erst in der sogenannten Planfeststellungsphase, wenn die Bahntrasse oder das neue Autobahnstück bereits präzise definiert war, konnten Einwände vorgebracht werden – angesichts der bereits geschaffenen Fakten meistens ohne große Erfolgsaussicht.

„Wir wollten uns bereits in einer frühen Phase einmischen – nicht erst dann, wenn das Kind in den Brunnen gefallen ist“, betont BUND-Landesgeschäftsführer Dirk Jansen. Im Rahmen des von unserer Stiftung mit 105.700 Euro geförderten Projekts „Ökologisierung von Fernstraßenplanungen in Nordrhein-Westfalen“ hat der BUND-Landesverband Alternativvorschläge zu ausgewählten Verkehrsinfrastrukturprojekten erarbeitet – unter anderem für die A 1 in der Eifel und die A 46 im Sauerland. Nach Überzeugung des BUND sind sie umweltgerechter, kostengünstiger und schneller umsetzbar als die ursprünglich vorgesehenen Lösungen.

Leider finde sich davon im ersten Entwurf des Bundesverkehrswegeplans nichts wieder, kritisiert Philipp Sitte, Verkehrsexperte des BUND-Landesverbandes: „Eine Alternativenprüfung, wie gesetzlich bei jedem Projekt vorgeschrieben, ist in dem Entwurf nicht zu erkennen. Die Offenlegung der Projektbewertungen wird zeigen, ob diese überhaupt durchgeführt wurde.“ Auch die umstrittene Rheinvertiefung zwischen Duisburg und Stürzelberg sei, entgegen den wasserrechtlichen Vorgaben, in den „vordringlichen Bedarf“ aufgenommen worden. Positiv zu bewerten sei hingegen die Aufnahme des Rhein-Ruhr-Express in den Bundesverkehrswegeplan.

Auch die anderen beiden großen nordrhein-westfälischen Umweltverbände, LNU und NABU, halten den Entwurf im Grundsatz für verfehlt. Er setze einseitig auf den Neu- und Ausbau von Straßen und werde so den Anforderungen an eine zukunftsfähige Verkehrsplanung nicht gerecht. Gerade die Probleme in den Ballungsräumen Nordrhein-Westfalens könnten nur verkehrsträgerübergreifend gelöst werden, betont der BUND-Landesvorsitzende Holger Sticht.

Schützenhilfe erhalten die Umweltverbände vom Umweltbundesamt (UBA). Der Plan favorisiere zu sehr den Straßenbau und zementiere dadurch den „nicht nachhaltigen Fokus der Verkehrspolitik der vergangenen Jahre“, so UBA-Präsidentin Maria Krautzberger. Die Umsetzung des aktuellen Entwurfs würde lediglich eine halbe Million Tonnen CO₂ pro Jahr einsparen. Das sei zu wenig für einen ambitionierten Klimaschutz, zumal der Verkehrssektor pro Jahr rund 162 Millionen Tonnen CO₂ verursache und die Emissionen seit 1990 kaum gesunken seien.

Im Sommer 2016 soll der Bundesverkehrswegeplan im Bundestag verabschiedet werden. „Wir wollen die nächsten Monate nutzen, um mit Bündnissen vor Ort politische Mehrheiten für ökologische Alternativen zu organisieren“, sagt Dirk Jansen. Die Erfahrung zeige, dass auch an einem verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan in der Umsetzung noch Änderungen möglich seien. Zudem müsse sich die Landesregierung an ihrem Koalitionsvertrag messen lassen, in dem eine „konsensuale Fortentwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen“ festgehalten sei. Eine kritische Überprüfung des aktuellen Entwurfs scheint auf jeden Fall angeraten, denn nach Angaben des NABU-Landesvorsitzenden Josef Tumbrinck beeinträchtigen über ein Viertel der nordrhein-westfälischen Straßenbauprojekte FFH- oder Vogelschutzgebiete und fast 60 Prozent der Projekte führen zu Beeinträchtigungen des landesweiten Biotopverbundes.

➔ Weitere Informationen unter www.bund-nrw.de sowie in unserer Projektdatenbank unter U-3604. Alles Wichtige zum Bundesverkehrswegeplan gibt es unter www.bvwp-projekte.de

Foto: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr