

# Weiterentwicklung des BVI zu einer Bundesvertretung der regionalen Verkehrsinitiativen

## 1. HINTERGRUND

Zahlreiche Bürgerinitiativen (BI) setzen sich bundesweit für den Erhalt der Landschaft, der Natur sowie für den Schutz von Klima und Biodiversität vor ihrer Haustür ein. Wir kritisieren den mit dem 2016 aufgestellten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zementierten Schaden an Natur und Klima. Zwischenzeitlich ist das neue Klimaschutzgesetz in Kraft getreten und hat einen rechtlichen Rahmen auch für die Verkehrsplanung geschaffen, die auf CO<sub>2</sub> Reduktion angelegt sein muss. Als einziger Sektor konnte der Verkehrssektor seine CO<sub>2</sub>-Emissionen seit 1990 nicht reduzieren. Die im Klimaschutzgesetz festgeschriebenen Klimaziele können mit dem BVWP 2030 nicht erreicht werden. Der BVWP 2030 ist straßenlastig und konterkariert damit die Klimaziele. Nach der CO<sub>2</sub>-Eröffnungsbilanz des Bundesministers für Wirtschaft und Klimaschutz, Robert Habeck, wird der Verkehrssektor auch bei Erreichung des Ziels von 15 Mio. Elektroautos bis 2030 die notwendige Einsparung um 135 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> dramatisch verfehlen.

Das stärkste Instrument einer ökologischen Verkehrswende ist die Revision des BVWP, wenn er nach den Kriterien des Urteils des Bundesverfassungsgerichtes zum Klimaschutz und des von Deutschland ratifizierten Pariser Klimaschutzabkommens überprüft wird. Die Durchsetzung dieser Forderungen auf Bundesebene ist die zentrale Aufgabe der nächsten Jahre. Während dieser notwendigen Überprüfungsphase muss ein Stopp des Neu- und Ausbaus von Straßenprojekten durchgesetzt werden, weil sonst über Jahre die alte klimaschädliche Planung einfach weiterläuft und immer mehr Einzelprojekte in die oft unumkehrbare Bauphase eintreten.

Im Ampel-Koalitions-Vertrag hat die Bundesregierung festgelegt:

*„Wir streben einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen an. Dazu werden wir parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan. Bis zur Bedarfsplanüberprüfung gibt es eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte.“ (S. 48)*

Ohne eine bundespolitische Vertretung werden die Verkehrs-BIs in dieser politischen Auseinandersetzung um den BVWP keine Rolle spielen. Es bedarf einer eigenständigen Stimme und Vertretung der Verkehrs-BIs im Bund, damit über die regionale Vertretung hinaus unsere Anliegen in dieser zentralen Auseinandersetzung auf Bundesebene gehört und berücksichtigt werden.

### **Wir fordern:**

- Bei der Überprüfung des BVWP 2030 müssen sich die Anstrengungen zur Bewältigung der Klimakrise widerspiegeln und oberste Priorität haben. Neubauvorhaben des aktuellen BVWP, die diesen Prioritäten widersprechen, müssen politisch überprüft und gestoppt werden.
- Der Ausbau von umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsträgern muss im Mittelpunkt stehen.
- Wir unterstützen den Vorrang für Erhalt und Sanierung vorhandener Straßen und Brücken und fordern die dauerhafte Umschichtung der Finanzmittel im Bundeshaushalt.

- Die Planung neuer Autobahn- und Bundesstraßenprojekte muss gestoppt werden, bis die Überprüfung des BVWP 2030 abgeschlossen ist und der im Koalitionsvertrag festgeschriebene Infrastrukturkonsens erreicht ist.
- Der im Koalitionsvertrag vorgesehene Dialog mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden muss unverzüglich beginnen.
- Die Bundesvertretung der regionalen Verkehrsinitiativen muss am Dialogprozess beteiligt werden und wird dabei von SprecherInnen vertreten.

## **2. LANGFRISTIGE ZIELE UND FORDERUNGEN**

### **Was ist das gemeinsame, überregionale, bundespolitische Ziel der Verkehrs-BIs in den nächsten Jahren?**

- Die gesetzlich vorgeschriebene, aktuell anstehende Bedarfsplanüberprüfung an den Anforderungen des Klimaschutzes ausrichten und mit Bürgerbeteiligung umsetzen.
- Ein sofortiges Moratorium des Neu- und Ausbaus von Autobahnen und Bundesstraßen, bis das Ergebnis der Überprüfung vorliegt.
- Entwicklung neuer, an Klima- und Biodiversitätsschutz orientierter Kriterien für den Bundesverkehrswegeplan, um die Weichen für eine zukunftsfähige Mobilitätswende zu stellen.

### **Die Entwicklung von neuen Planungsgrundsätzen für den BVWP bzw. die Bedarfsplanung soll nach den folgenden Kriterien erfolgen:**

#### **1. Klima- und Naturschutz stärker berücksichtigen**

Klima- und Biodiversitätskrise gefährden die Existenz des Menschen auf der Erde und erfordern ein sofortiges Handeln. Deshalb müssen Klima- und Naturschutz bei der Bedarfsplanüberprüfung eine zentrale Rolle spielen. Das gilt u.a. für die Prognose der künftigen Verkehrszahlen, die CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Bau und Betrieb und den enormen Ressourceneinsatz beim Neu- und Ausbau, die Zerstörung natürlicher Lebensräume und der Biodiversität sowie die Versiegelung von land- bzw. forstwirtschaftlich genutzten Flächen.

#### **2. Verkehrsverlagerung von der Straße auf Schiene und Wasserwege**

Eine konsequent umgesetzte Verkehrswende braucht weniger motorisierten Individualverkehr und mehr öffentlichen Nah- und Fernverkehr, mehr Gütertransport auf der Schiene sowie eine bessere Fahrradinfrastruktur. Denn KFZ- und LKW-Verkehr belasten das Klima wesentlich mehr als der öffentliche Fern- und Nahverkehr oder Bahn oder Schiff. Der durch Straßenneubau erzeugte, zusätzliche Verkehr (sog. „induzierter“ Verkehr) führt zu verstärktem CO<sub>2</sub>-Ausstoß, geht aber sogar als „Nutzen“ in die Bewertung der Projekte ein. Dies ist völlig widersinnig.

#### **3. Realistische Schätzung von Nutzen und Kosten**

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis spielt beim BVWP eine zentrale Rolle für die Bewertung der Projekte. Die 2016 im BVWP geplanten und 2021 im Finanzierungsplan der Autobahn GmbH veranschlagten Kosten weisen enorme Diskrepanzen auf und dokumentieren die massiven Steigerungsraten. Dies bedeutet in diesen Fällen, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis im BVWP deutlich überschätzt ist. Viele Straßenbauprojekte wurden bisher zu positiv gerechnet. Die Naturzerstörung wird beispielsweise an keiner Stelle monetarisiert.

#### **4. Neubewertung der Einzelprojekte statt Gesamtbeurteilung**

Bei der geplanten Bedarfsplanüberprüfung lehnt das Bundesverkehrsministerium eine Neubewertung von Einzelprojekten ab. Aber nur eine grundlegende Neubewertung jedes einzelnen im BVWP enthaltenen Projektes ermöglicht eine zukunftsfähige Fortschreibung der jetzigen Bedarfspläne, die den erforderlichen Beitrag zur Bewältigung der Klima- und Biodiversitätskrise leistet.

## 5. Echte Bürgerbeteiligung

Der BVWP 2030 wurde seinerzeit mit dem Versprechen einer umfassenden Bürgerbeteiligung gestartet. Die ist nach europäischem Recht zwingend erforderlich. In der Praxis stellte sich das Beteiligungsverfahren aber als Farce heraus und als nicht mit dem Europarecht vereinbar. Wir fordern daher frühzeitige und echte Bürgerbeteiligung bei der nächsten Aufstellung des BVWP.

### Ziel ist eine neue Verkehrswegeplanung für zukunftsfähige Mobilität

Mittelfristig brauchen wir einen kompletten Neuansatz bei der Bundesverkehrswegeplanung, der die Anforderungen des Klima-, Natur- und Gesundheitsschutzes für die verschiedenen Verkehrssektoren berücksichtigt. Verzicht auf klima- und naturschädliche Projekte ist kostenloser Klimaschutz! Dazu haben verschiedene Umweltverbände einen umfangreichen Gesetzesvorschlag zu einem modernen und ökologischen „Bundesmobilitätsgesetz“ (<https://www.vcd.org/bundesmobilitaetsgesetz/>) vorgelegt. An dieser Diskussion werden wir uns aktiv beteiligen.

## Initiativen und Dachverbände im BVI:

