

Bündnis Verkehrsinitiativen

Moratorium für den Neubau und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen – jetzt!

Für den Klimaschutz fordern wir

- 1. die sofortige Aussetzung des Neu- und Ausbaus von Autobahnen und Bundesstraßen**
- 2. eine an den Anforderungen des Klimaschutzes orientierte mit Bürgerbeteiligung umgesetzte grundlegende Überprüfung der Bedarfspläne des Bundesverkehrswegeplans 2030**

Klimaschutz erfordert eine Verkehrswende mit einer Vermeidung von nicht notwendigem motorisierten Verkehr, einer Verlagerung von Verkehr von Straßen auf die Schiene und einer Verminderung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs.

Zwingend ist es deshalb, jetzt das Klima belastende und der Verkehrswende entgegen stehende Neu- und Ausbauten von Autobahnen und Bundesstraßen, zu stoppen. Es dürfen jetzt keine ungeheuer teuren, flächenfressende und umwelt- und klimabelastende Straßen gebaut werden, die den nachfolgenden Generationen im wahrsten Sinne des Wortes in Beton gegossene Hindernisse für die Gestaltung ihrer Zukunft in den Weg stellen.

Der BVWP 2030 wurde 2016 ohne reale Bürgerbeteiligung und ungeachtet der Hinweise u. a. des Bundesrechnungshofs auf seine Schwächen von der Bundesregierung erstellt. Die daraus resultierenden Bedarfspläne hat der 18. Deutsche Bundestag Ende 2016 wider die Kritik von Umweltverbänden und an einer Verkehrswende orientierten Initiativen und Organisationen als Gesetz beschlossen. 2019 hat der 19. Deutsche Bundestag die Klimagesetze mit Ansätzen einer Verkehrswende verabschiedet. Den Verfassungsbeschwerden dagegen hat das Bundesverfassungsgericht im Beschluss vom 24. März 2021 weitgehend stattgegeben. Bis zum 31.12.2022 müssen die Minderungsziele der Treibhausgasemissionen für dieses Jahrzehnt erhöht werden, damit den nachfolgenden Generationen noch Gestaltungsspielraum für ihre Lebenswelt verbleibt.

Der 20. Deutsche Bundestag muss die Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans, die die jetzige Bundesregierung entgegen dem gesetzlichen Auftrag von 2021 auf 2023 verschoben hat, in einem Gesetz zu den Bedarfsplänen für die Straßen, die Schiene und die Wasserwege umsetzen.

Kriterien der Bedarfsplanüberprüfung müssen sein:

- Berücksichtigung von Klimawandel und Natur- und Artenschutz
- Verkehrsverlagerung von der Straße auf Schiene und Wasserwege
- Realistische Schätzung von Nutzen und Kosten
- Neubewertung der Einzelprojekte statt einer bloßen Gesamtbeurteilung des BVWPs
- Reale Bürgerbeteiligung sowie Einbeziehung der Umwelt- und Verkehrsinitiativen und –verbände bei der Überprüfung

Das Moratorium für den Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen muss Teil eines Sofortprogramms sein, mit dem der 19. Bundestag noch vor den Bundestagswahlen auf den Beschluss des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz antwortet.

Die Entscheidung zum Moratorium ist zugleich ein zentraler Test dafür, wie ernst es den Parteien mit ihren Bekenntnissen zum Klimaschutz in den Wahlprogrammen wirklich ist.

Hintergrund und Erläuterungen

Für den Klimaschutz fordern wir

1. **die sofortige Aussetzung des Neu- und Ausbaus von Autobahnen und Bundesstraßen**
2. **eine grundlegende Überprüfung der Bedarfspläne des Bundesverkehrswegeplans 2030**

Der **BVWP 2030** ist der Rahmen, um die vom Bund verantworteten Verkehrswege Straße, Schiene und Wasserwege in Deutschland weiterzuentwickeln. Er wurde 2016 von der Bundesregierung beschlossen, daraus resultieren die vom Bundestag und Bundesrat verabschiedeten Bedarfspläne.

Aufgrund des Pariser Klimaabkommens 2015 wurden **2019 Klimagesetze** verabschiedet, die u. a. den klimaschädlichen Straßenverkehr verringern und den Bahn- und Schifffahrtsverkehr erhöhen sollten.

Der BVWP 2030 hat deutliche Schwächen und wurde **bereits 2016** von vielen Verbänden, dem Bundesrechnungshof, dem Umweltministerium und dem Umweltbundesamt **massiv kritisiert**: die Beteiligung von Betroffenen wurde nicht bzw. nur rein formal umgesetzt, die Nutzen/Kosten-Bewertung war methodisch mangelhaft, Folgen für Klimawandel, Naturschutz- und Erholungsgebiete wurden nur unzureichend berücksichtigt, Alternativen zu einem Straßenprojekt wurden nicht betrachtet und damit die Netzwirkung aller Verkehrsträger ignoriert.

Für die **Bundestagswahl am 26.9.2021** dürften die wichtigsten Themen die Bekämpfung des Klimawandels und die Überwindung der wirtschaftlichen Folgen der Covid-19-Pandemie (Staatsverschuldung, Existenzgefährdung vieler Unternehmen, ...) sein. Besonders das aktuelle **Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 24.3.2021** betont die Schutzpflicht des Staates und fordert im Rahmen der Generationengerechtigkeit ein verbessertes Klimaschutzgesetz. Dies muss einen gravierenden Einfluss auf die Verkehrsplanung haben.

Das Fernstraßenausbaugesetz sieht vor, dass nach Ablauf von jeweils fünf Jahren, also eigentlich **2021, eine Bedarfsplanüberprüfung durchgeführt werden muss**. Nun wurde diese aber verschoben und soll erst Ende 2023 abgeschlossen sein, also nach den Bundestagswahlen. Überprüft wird dabei z. B. die künftige Verkehrsentwicklung, bei der bisher aber weder die künftige ansteigende CO₂-Bepreisung oder die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene noch die Folgen der Pandemie (Geldmangel, mehr digitale Treffen und mehr Home-Office ohne Verkehr) berücksichtigt wurden.

Deshalb muss die anstehende Bedarfsplanüberprüfung als Anlass zu einer **grundsätzlichen Überprüfung des BVWP und seiner Methodik** genommen werden. Bis dies geschehen ist, **müssen Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen ausgesetzt werden**.

Dieses Moratorium muss **von allen Parteien unterstützt** werden, die sich für den Klimaschutz einsetzen. Es dürfen keine Autobahnen und Bundesstraßen neu- und ausgebaut werden, die dem Klima schaden, hunderte Milliarden € kosten, großräumig Flächen versiegeln, Verkehrsprobleme nicht nachhaltig lösen und stattdessen nur noch mehr Straßenverkehr erzeugen.

Neue Kriterien für die Bedarfsplanüberprüfung

1. Klimawandel und Naturschutz:

Der Klimawandel sowie der Naturschutz müssen bei der Bedarfsplanüberprüfung eine zentrale Rolle spielen. Das gilt u. a. für die Prognose der künftigen Verkehrszahlen, die CO₂-Emissionen beim Bau und Betrieb und den enormen Ressourceneinsatz beim Neu- und Ausbau, die Zerstörung natürlicher Lebensräume und Biodiversität, die Versiegelung von land- bzw. forstwirtschaftlich genutzten Flächen sowie die Rodung von Bäumen im Vergleich zu neu angepflanzten Jungbäumen.

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 in vielen bisher geplanten Straßenbauprojekten erzeugte zusätzliche motorisierte Verkehr (sog. „induzierter“ Verkehr) 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 oft enorme Steigerungsraten auf. Dies bedeutet in diesen Fällen, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis im BVWP deutlich überschätzt ist.

Viele Straßenbauprojekte wurden bisher zudem schöngerechnet, indem auf der Kostenseite z. B. die Freisetzung von CO₂ beim Bau nicht berücksichtigt wurde und auf der Nutzenseite fälschlicherweise zusätzliche Fahrten als Nutzen bewertet werden. Die Kosten der Naturzerstörung werden bisher nicht monetarisiert sondern bestenfalls als Anmerkung erwähnt.

4. Neubewertung der Einzelprojekte statt Gesamtbeurteilung

Bei der geplanten Bedarfsplanüberprüfung lehnt das Bundesverkehrsministerium eine grundsätzliche Neubewertung kritischer Projekte ab. Aber nur eine grundlegende kritische Neubewertung jedes einzelnen im BVWP enthaltenen Projektes kann die bloße Fortschreibung der jetzigen Bedarfspläne und das „weiter so wie bisher“ brechen und klären, auf welche einzelnen Projekte verzichtet werden kann und muss.

5. Reale Bürgerbeteiligung

Der BVWP 2030 wurde seinerzeit mit dem Versprechen einer umfassenden Bürgerbeteiligung gestartet. Die ist nach europäischem Recht zwingend erforderlich. In der Praxis sah dies aber anders aus: Die Beteiligungsphase war viel zu knapp, Einwände wurden mit Textbausteinen bearbeitet, kein einziges Projekt wurde deshalb wesentlich geändert und Alternativen wurden generell nicht beachtet. Dieses Vorgehen wurde von vielen Verbänden massiv kritisiert und bedeutete einen Schlag ins Gesicht vieler betroffener Bürgerinnen und Bürger. Wir fordern daher rechtzeitige und echte Bürgerbeteiligung.

Das Ziel: Neue Verkehrswegeplanung für nachhaltige Mobilität und eine Verkehrswende

Mittelfristig brauchen wir einen Neuansatz bei der Bundesverkehrswegeplanung, der die Relevanz des Klima-, Natur- und menschlichen Gesundheitsschutzes für die verschiedenen Verkehrssektoren berücksichtigt. Dieser reduziert auch die absehbaren Probleme der pandemiebedingten Staatsverschuldung. Bis zur Überprüfung des BVWPs brauchen wir ein Moratorium für Aus- und Neubau von Autobahnen und Bundesstraßen.

Weiterführende Informationen

Bundesverkehrswegeplan 2030

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile

Autobahn GmbH 2020: Finanzierungs- und Realisierungsplan 2021 bis 2025

https://www.autobahn.de/fileadmin/user_upload/Autobahn_Finanzierungs-und-Realisierungsplan_2020_11_V16_JB_final.pdf

Projektinformationssystem zum BVWP, www.bvwp-projekte.de

Bundesumweltamt, 2018: Strategische Umweltprüfung und (neuartige) Pläne und Programme auf

Bundesebene, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-10-18_texte_81-2018_sup-bundesplanung.pdf

Bundesverfassungsgericht, 2021: Beschluss zu den Verfassungsbeschwerden gegen das Klimaschutzgesetz

<https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2021/bvg21-031.html>

Bündnis Verkehrsinitiativen

Moratorium für den Neubau und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen

