

Pressemitteilung der verkehrspolitischen Sprecherinnen und Sprecher der Grünen Landtagsfraktionen aus den Nordländern Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Bremen und Mecklenburg-Vorpommern am 06.04.2016

Ausgangssituation

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat am 16.03.2016 den neuen "BVWP 2030 modernisieren, vernetzen, beschleunigen" veröffentlicht. Der Bundesverkehrswegeplan legt fest, in welche so genannten Verkehrsträger - Straßen, Schienen und Wasserstraßen - der Bund bis 2030 investiert.

Der BVWP wird nicht durch den Bundestag gehen, sondern rein exekutiv erarbeitet. Durch den Bundestag gehen dann aber die darauf basierenden Ausbaugesetze, die Investitionspläne und natürlich die Haushaltspläne.

Bürgerbeteiligung ist europäisches Recht und wird nun erstmals in Deutschland im Zusammenhang mit dem BVWP realisiert. Sechs Wochen lang können sich alle Bürgerinnen und Bürger schriftlich oder online zum BVWP-Entwurf und dem dazugehörigen Umweltbericht äußern.

Gemeinsame Position der VertreterInnen aus den fünf Nordländern:

Die verkehrspolitischen Sprecher*innen der Grünen aus den norddeutschen Landtagen in Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen, Andreas Tietze, Martin Bill und Susanne Menge kritisieren die einseitige Prioritätensetzung im BVWP zugunsten des Straßenbaus. Knapp die Hälfte (49,4%) der Mittel bündeln sich hier. Der dringend gebotene Vorrang im Transportbereich für den Ausbau der besonders umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße ist ausgeblieben. Im Bereich der Binnenwasserstraßen wäre z.B. mit kurzfristigen gezielten Investitionen an wenigen Engpässen sofort eine mehrfache Steigerung des Güterverkehrs in diesem Bereich realisierbar, denn auch eine untereinander vernetzte Struktur von Schiene, Straße und Wasserwegen (Bundesnetzplan) existiert nicht. Damit bleibt Deutschland Schlusslicht in puncto Planung, Konzeption und Umsetzung und verschenkt Chancen für ein notwendiges, flächendeckendes Infrastrukturangebot für neue Technologien, für das Aufbrechen angestammter Verhaltensmuster im Verkehr sowie für eine klimafreundliche Mobilitätskonzeption.

Besonders hart trifft dies die nördlichen Bundesländer Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern, die beim dringend benötigten Schienenausbau fast komplett leer ausgehen. So sieht der BVWP unverständlicherweise keinen Bedarf für die dringend benötigte Elektrifizierung der stark frequentierten Marschbahn zwischen Itzehoe und Westerland.

Tietze, Bill und Menge unterstützen die Forderungen der Umweltverbände, das Bürgerbeteiligungsverfahren aufgrund diverser Mängel unverzüglich zu stoppen und neu anzusetzen. Allein die Grundsatzkritik des Bundesumweltministeriums an der nicht miteinander abgestimmten Auswertung und Veröffentlichung, die technisch unausgereiften Nutzbarkeit der Beteiligungsplattform im Interne sowie das nicht oder nur mangelhaft vorhandenem Datenmaterial (z.B. Alpha-Trasse; z.B. Bahnknoten Hamburg; z.B.

Alternativplanung B4) begründen nach Überzeugung der Nord-Grünen einen sofortigen Stopp.

Als irreführend bezeichnen die Grünen die Rechengrundlage des BVWP. Das Finanzvolumen der Gesamtinvestitionen bedeutet einen jährlichen Bedarf von ca. 17 Mrd. Euro in den kommenden 15 Jahren. Veranschlagt sind jedoch bis 2030 lediglich 12 – 15 Mrd. Euro.

Tatsächliche Verkehrsauslastungen klaffen immer wieder erheblich mit den Planungsannahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan auseinander. Studien (u.a. Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt) zum Fernstraßenausbau belegen dies hinlänglich.

Die Nord-Grünen erneuern ihre Ablehnung zum Bau der Autobahn A20, die mit einem recht geringen Nutzen-Kosten-Faktor (1,6) unter die Projekte des Vordringlichen Bedarfs gemischt wurde.

Da weder die Entwicklung der Klimaschutzpolitik noch die damit verbundenen technischen Entwicklungen auch noch in 10 oder 15 Jahren eine weitere Fortschreibung dieser rückwärtsgewandten Konzeption erlauben werden, entsteht in den kommenden Jahren ein Baustart-Wettbewerb. Dieser kann nach den Vorgaben des BVWP nicht nach politischem Gutdünken ablaufen, sondern müsste nach den wenigen verbliebenen konkreten Kriterien im BVWP um die höchste Effizienz und die geringsten Umweltlasten bei den Neubauplanungen geführt werden.

Im Jahre 2030 wird man sich berechtigter Weise fragen, wie es nach der dann 15 Jahre zurück liegenden Klimakonferenz in Paris mit weltweitem Konsens zur massiven CO₂ Minderung zu einem solchen Paket gewaltiger Aus- und Neubaumaßnahmen ausgerechnet für Autobahnen und Bundesstraßen kommen konnte?

Dies sind in vielerlei Hinsicht und für die weitere Entwicklung der Bundesrepublik Fehlentscheidungen, die im jetzt anschließenden Beteiligungsverfahren oder spätestens durch nachfolgende Bundesregierungen korrigiert werden müssen.