

Verbände fordern klima- und naturverträgliche Infrastrukturplanung

Breites gesellschaftliches Verbändebündnis fordert ernsthafte Befassung mit aktuellem Bundesverkehrswegeplan

Auch die zweite Sitzung des „Infrastrukturdialogs“ Anfang Mai hat nicht das gehalten, worauf sich die Koalition bereits zweimal verständigt hatte. Deshalb richten die unterzeichnenden Verbände nun ihre Kritik an Bundesverkehrsminister Volker Wissing. Beteiligt sind Umwelt-, Verkehrs- und Wirtschaftsverbände, Initiativen und die EVG.

Die Ziele des Infrastrukturdialog wurden bisher nicht ausreichend transparent gemacht und standen so einer konstruktiven Beteiligung im Weg. Die Frage, wie der Bundesverkehrsminister schnell einen Infrastrukturkonsens bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans (BVWP) erreichen will¹, bleibt unbeantwortet. Stattdessen versucht er, mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz Tatsachen zu schaffen, die einer Priorisierung im BVWP 2030 vorgreifen.

Das Verkehrsministerium (BMDV) stellt die aktuellen Pläne zum Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen nicht zur Diskussion und schiebt damit die sozial-ökologische Verkehrs- und Mobilitätswende in die ferne Zukunft und damit auch den Klima- und Naturschutz. Das Festhalten an Autobahnplänen der letzten Dekade entzieht die dringend für den Erhalt und die Sanierung benötigten Ressourcen und verzögert den Umbau zu einem klimaverträglichen Verkehrssystem für weitere Jahrzehnte. Dieses Festhalten verursacht enorme Folgekosten, die den Wirtschaftsstandort Deutschland langfristig schwächen werden. Stattdessen ist es notwendig, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, auch durch eine bessere Verknüpfung der Verkehrsträger.

Angesichts der Klima- und Biodiversitätskrise, angesichts eines unzureichenden Schienennetzes, maroder Straßen und Brücken richten die unterzeichnenden Akteure an Bundesverkehrsminister Wissing und das BMDV folgende Forderungen:

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 kommt auf den Prüfstand:

- Die Klima-, Naturschutz- und Verkehrsverlagerungsziele erhalten im aktuellen BVWP einen zentralen Stellenwert, der BVWP 2030 wird konsequent an diese Ziele angepasst. Dies gilt auch für die laufende Bedarfsplanüberprüfung. Bis diese Anpassung erfolgt ist, wird die Planung von Bundesfernstraßen zugunsten einer klaren Priorisierung dringend notwendiger Erhaltungsmaßnahmen zurückgestellt.
- Aus- und Neubau des Schienennetzes bekommen Vorrang vor dem Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen. Dies wird mit konkreten Maßnahmen unterlegt und im Bundeshaushalt umgesetzt. Bei allen Verkehrswege-Investitionen wird auf Umwelt- und Naturverträglichkeit geachtet.
- Im Zuge der Neuausrichtung des BVWP wird die Kapazität des Schienenverkehrs ausgebaut.
- Bei der Straßeninfrastruktur gilt Erhalt vor Neubau. Begrenzte Kapazitäten bei Planung, Genehmigung und Bau werden entsprechend umverteilt.

- Bei der Überarbeitung des aktuellen BVWP, der Bedarfsplanüberprüfung und der Erstellung des Bundesmobilitätsplans 2040 wird das Ziel einer klima- und naturfreundlichen sowie sozial gerechten Mobilität verfolgt. Dieses Ziel dient als Ausgangspunkt für die Planung der entsprechenden Verkehrsinfrastruktur.

Der Bundesverkehrsminister und sein Haus setzen den Koalitionsvertrag und die Ergebnisse des Koalitionsausschusses vom 28. März 2023 nicht um, wonach eine Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des *geltenden* Bundesverkehrswegeplans in einem Dialogprozess erfolgen soll. Mit der Planungsbeschleunigung von bis zu 148 Autobahn-Ausbauprojekten zeigen Verkehrsministerium und Kabinett bereits, dass Klimaschutz für sie keine Priorität hat. Allein diese Projekte binden 30 Milliarden Euro sowie Planungs- und Baukapazitäten für 15 bis 20 Jahre. Der Infrastrukturdialo in seiner jetzigen Form verkommt damit mehr und mehr zu einer Farce. Die Verbände fordern daher,

dass der Dialogprozess zum Infrastrukturkonsens ernsthaft geführt werden muss. Dazu

- wird der aktuelle BVWP 2030 gemäß des Auftrags der Ampelkoalition Hauptthema des Prozesses sein,
- kommt Bundesverkehrsminister Volker Wissing seiner Verantwortung nach, den Dialog rasch, transparent, zielgerichtet und entsprechend seiner Aufgaben zu gestalten,
- werden das Umwelt- sowie das Wirtschafts- und Klimaschutzministerium in die Vorbereitung und Koordination des Dialogprozesses einbezogen, um die Kohärenz der Ziele der Bundesregierung zu gewährleisten,
- kommuniziert das BMDV frühzeitig auf Augenhöhe mit den eingeladenen Verbänden, welche Ergebnisse erarbeitet werden sollen, wo diese Einfluss auf Entscheidungen haben und wie der Prozess dafür gestaltet ist,
- fließen die Ergebnisse des Dialogs in die laufende Bedarfsplanüberprüfung ein.

Das Bundesverkehrsministerium führt Deutschland zunehmend in einen Verkehrsinfarkt, denn der ungebremste Fernstraßenbau trägt zu noch mehr Auto- und Lkw-Verkehr bei. Die aktuellen Verkehrsprognosen werden zur selbsterfüllenden Prophezeiung. Auch aus der Wirtschaft werden Forderungen nach mehr klimafreundlichem Verkehr auf der Schiene laut. Das BMDV argumentiert, es hätte keine Möglichkeit, Veränderungen in den Prozessen vorzunehmen. Dabei hat der Minister einen sehr großen Spielraum, um die klimaschonende Mobilität der Zukunft zu gestalten, beginnend mit einer Überarbeitung des aktuellen BVWP. Die Unterzeichnenden erwarten, dass der Dialogprozess an diese Anforderungen bis zur parlamentarischen Sommerpause angepasst wird.



ⁱ Koalitionsvertrag von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP: "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."