

Antrag

der Abgeordneten Thomas Lutze, Bernd Riexinger, Dr. Gesine Löttsch, Christian Görke, Susanne Hennig-Wellsow, Ina Latendorf, Caren Lay, Ralph Lenkert, Pascal Meiser, Victor Perli, Janine Wissler und der Fraktion DIE LINKE.

Straßenbau auf den Prüfstand – Vorrang für den Ausbau der Schiene

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 und der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen schreiben die bisherige Entwicklung der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und des Lkw-Verkehrs fort. Eine Trendwende ist aber unabdingbar, um die Klimaschutzziele zu erreichen und um Umwelt, Gesundheit sowie die öffentlichen Kassen zu schonen.

Deutschland besitzt mit über 13.000 Kilometern Autobahnen (BAB), rund 38.000 Kilometern Bundesstraßen und knapp 180.000 Kilometern Landes- und Kreisstraßen eines der dichtesten überörtlichen Straßennetze der Welt. Hinzu kommen 600.000 Kilometer Gemeindestraßen („Infrastruktur“, Dezember 2022, www.bmdv.bund.de). Der aktuelle Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sieht rund 900 Kilometer BAB-Neubau, rund 1.800 Kilometer BAB-Ausbau (inkl. Knoten), rund 2.500 Kilometer bzw. 518 Ortsumgehungen und rund 1100 Kilometer übrige Bundesstraßen vor („Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2020“, Bundestagsdrucksache 20/2295). Aus dem Umweltbericht zum BVWP 2030 geht hervor, dass dieser geplante Bundesfernstraßenbau eine Zunahme der CO₂-Emissionen um 545.323 Tonnen pro Jahr verursacht.

Die klimarelevanten Emissionen aus dem Verkehrssektor wurden bisher kaum reduziert und betragen ein knappes Fünftel der Gesamtemissionen Deutschlands. Im Jahr 2021 hat der Verkehrssektor die nach dem Klimaschutzgesetz (KSG, § 7 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1) zulässige Emissionsmenge um gut 3 Millionen Tonnen CO₂ überschritten (Bundestagsdrucksache 20/3111). Das daraufhin vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) am 12.07.2022 vorgelegte „Sofortprogramm für den Sektor Verkehr aufgrund einer Überschreitung der zulässigen Jahresemissionsmenge für das Jahr 20221 auf Grundlage von § 8 Absatz 1 KSG“ (www.bmdv.bund.de) erfüllt nach Auffassung des Expertenrates für Klimafragen „nicht die Anforderung an ein Sofortprogramm gemäß § 8 Abs. 1 KSG“ (Ausschussdrucksache 20(25)167, S. 83). Dieses nach fast einhelliger Meinung völlig unzureichende Sofortprogramm wurde nicht vom federführenden Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz akzeptiert, es ge-

lang zwischen den Ressorts bisher aber auch noch keine Einigung auf ein umfassendes Klimaschutzprogramm nach § 9 KSG, so dass der Klimaschutz im Verkehrssektor die große Leerstelle der deutschen Klimapolitik ist. Dementsprechend sind die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors im Jahr 2022 um ca. 1,1 Millionen Tonnen auf 147,9 Millionen Tonnen CO₂ gestiegen und liegen damit in diesem Jahr „rund neun Millionen Tonnen über der im Bundesklimaschutzgesetz für 2022 zulässigen Jahresemissionsmenge“ („UBA-Prognose: Treibhausgasemissionen sanken 2022 um 1,9 Prozent“, 15.03.2023, www.umweltbundesamt.de).

Klimaschutzmaßnahmen dürfen sich nicht auf die Verbesserung der Angebote für umweltfreundlichere Verkehrsträger beschränken, auch die Verkehrsinfrastrukturpolitik muss mit dem Klimaschutz im Einklang stehen. Mit einem weiteren Ausbau des Bundesfernstraßennetzes werden aber die CO₂-Emissionen nicht gesenkt und auch keine Staus reduziert werden. Im Gegenteil führt das Angebot neuer Fernstraßen empirisch erwiesen zu induzierten Verkehren, also zu insgesamt mehr Straßenverkehr und damit einem höheren Energieverbrauch und steigendem CO₂-Ausstoß sowie allenfalls kurzzeitig zu weniger Staus (vgl. Begründung).

Die gesellschaftliche Akzeptanz für weiteren Straßenbau schwindet zusehends. Laut KfW-Research 2021 sprechen sich zwei Drittel der deutschen Bevölkerung dafür aus, den Autoverkehr zu reduzieren („Zustimmung zur Mobilitätswende steigt mit der Betroffenheit durch den Verkehr“, KfW Research, Fokus Volkswirtschaft, Nr. 310, 04.01.2021, www.kfw.de). Die Waldbesetzung im Dannenröder Forst gegen den (Weiter-)Bau der A 49 und die Räumung im Jahr 2020 kann als Vorgeschmack auf wachsenden Widerstand einschließlich zivilen Ungehorsams betrachtet werden, der sich jüngst im Fechenheimer Wald für die A 66 fortsetzte. Auch gegen die A 20, die A 44, die A 100 und andere Autobahnneu- und -ausbauten wächst der in bundesweiten und internationalen Bündnissen sowie lokalen Bürgerinitiativen organisierte Protest der Zivilgesellschaft (vgl. www.buendnis-verkehrsiniciativen.com).

Es braucht deshalb ein Moratorium für den Neu- und Ausbau von Bundesautobahnen. Dem steht das Fernstraßenausbaugesetz auch nicht entgegen, im Gegenteil heißt es dort in § 4: „Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist“. Da der aktuelle Bedarfsplan am 23.12.2016 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht wurde, sind diese fünf Jahre bereits am 23.12.2021 abgelaufen. Der aktuelle Bedarfsplan gilt somit nur noch deswegen, weil die Bundesregierung ihren gesetzlichen Auftrag nicht rechtzeitig erfüllt hat. Aus diesem Versäumnis lässt sich kein Handlungsauftrag für den Weiterbau von Projekten des Bedarfsplans Straße ableiten. Zudem bedeutet der Bedarfsplan ohnehin keine gesetzliche Pflicht zur Aufnahme von Planungen oder des Baus innerhalb einer bestimmten Frist. Rechtlich bedeutet der Bedarfsplan lediglich, dass es einen Bedarf für die darin aufgeführten Vorhaben gibt, die dennoch nur realisiert werden dürfen, wenn keine anderen rechtlichen Belange (z. B. Klima- und Naturschutz) entgegenstehen. Die Bundesregierung ist völlig frei darin zu entscheiden, wann sie welche Projekte des Bedarfsplans realisiert – oder auch, sie gar nicht zu realisieren.

Angesichts der erheblichen Kostensteigerungen, die aus einem Bericht des BMDV an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hervorgehen (Haushaltsausschuss Ausschussdrucksache 1583, 20. Wahlperiode) ist zudem ersichtlich, dass die Realisierung aller Vorhaben des vordringlichen Bedarfes aller drei Verkehrsträger finanziell kaum machbar erscheint. Zumal angesichts der durch den Ukrainekrieg bedingten Knappheit an einigen Rohstoffen mit weiteren erheblichen Kostensteigerungen zu rechnen ist. Erforderlich ist deshalb eine Priorisierung, die über die keinesfalls ausreichende Priorisierung der Bedarfspläne hinausgehen muss. Dass derzeit keine entsprechende Priorisierung erfolgt, zeigt die Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 20/5762, wonach seit Inkrafttreten des neuen Bedarfsplans Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis

(NKV) von kleiner als drei fast genauso häufig begonnen werden wie die mit einem sehr großen Nutzen-Kosten-Verhältnis von größer als acht. Zudem wurde sogar für 43 Projekte des sog. Weiteren Bedarfes, für die kein gesetzlicher Planungsauftrag besteht, das Verfahren eingeleitet.

Auch die kontroverse Debatte innerhalb der Bundesregierung um die Beschleunigung der Planungsverfahren zeigt, dass es (auch) einer Priorisierung bedarf, denn Planungs- und Baukapazitäten sind und bleiben voraussichtlich begrenzt. Dies betrifft sowohl die direkte Konkurrenz zwischen Sanierung und Neu- und Ausbau, als auch den Vorrang des nötigen Ausbaus der Schienen- und Wasserwege. Der weitere ungehemmte Neu- und Ausbau von Bundesstraßen ist auch insofern ein direktes Hemmnis für eine gelingende Mobilitätswende.

Österreich hat einen sog. Klimacheck für die dort geplanten Straßenbauvorhaben durchführen lassen, auf dessen Basis einige Projekte gar nicht, andere nur in anderer Form weiterverfolgt werden. Dieses Modell ist auf Deutschland zu übertragen. Grundlage der Bewertung in Österreich ist der „Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich“ des Österreichischen Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich, 2021, www.bmk.gv.at). Darin wurde der Ansatz des Backcastings gewählt, wobei zunächst die zukünftig voraussichtlich verfügbaren Erneuerbaren Energien valide ermittelt wurden. Diese wurden dann in einem zweiten Schritt auf die Sektoren aufgeteilt und dann in einem dritten Schritt innerhalb des Sektors Verkehr auf die Verkehrsträger. Das Ergebnis der Studie war, dass der Straßenpersonenverkehr um 25 Prozent zurückgehen muss (bei Konstanz des Straßengüterverkehrs), wenn Österreich bis 2040 Klimaneutralität erreichen will, wozu die CO₂-Emissionen aus dem Verkehr auf null reduziert werden sollen (ebd. S. 8 ff). Offensichtlich ist, dass dieser Ansatz der deutschen Bundesverkehrswegeplanung – bei der eine Verkehrsprognose mit wachsendem Verkehr die Grundlage bildet – diametral entgegensteht. Die am 3. März 2023 von Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing vorgestellte Verkehrsprognose 2051 – „Verkehr in Deutschland wird zunehmen“ – zeigt das Scheitern der Bundesregierung darin, die eigenen Ziele für mehr Verkehr auf der Schiene zu realisieren. Diese Prognose muss deswegen Anlass für ein radikales Neudenken in der Verkehrspolitik sein. Realisiert sie sich hingegen, kann Deutschland seine Klimaziele nicht mehr einhalten.

Statt eines „weiter so“ brauchen wir einen Neustart in der Verkehrsinfrastrukturpolitik. Ziel muss ein Bundesmobilitätsgesetz sein, das die Grundlagen für eine Neuausrichtung der Planung der Verkehrswege schafft. Dafür braucht es bundesweite Mindestbedienstandards für öffentliche Verkehre, um Mobilität für alle zu gewährleisten. Grundlegende Maßstäbe der Planung sind des Weiteren die Pariser Klimaziele, der Schutz von Natur und Ressourcen sowie die Reduktion von Verkehrslärm und Luftschadstoffbelastungen. Priorität bekommt der Ausbau des Umweltverbundes aus Fuß, Fahrrad, ÖPNV, Bahn und Schifffahrt. Gute Bürgerbeteiligung an der ökologischen und sozialen Neugestaltung von Verkehrsprojekten muss garantiert sein.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. für den Neu- und Ausbau von Bundesautobahnen bei allen in Bau befindlichen Projekten entsprechend der vertraglichen Bedingungen einen schnellstmöglichen Baustopp zu bewirken (substanzerhaltende und Modernisierungsmaßnahmen sind hiervon nicht betroffen) und die Autobahn GmbH des Bundes anzuweisen, alle laufenden Planungen zur Erlangung der Baureife für Neu- und Ausbau von Bundesautobahnen sowie diesbezügliche Vergabeverfahren unverzüglich einzustellen;

2. die aktuell laufende Bedarfsplanüberprüfung zu stoppen und hierfür keine weiteren Aufträge zu vergeben, anstelle dessen bis Ende 2023 einen Klima-Check nach dem Modell Österreichs zu entwickeln und dementsprechend die Bedarfsplanüberprüfung durchzuführen;
3. den im Dezember 2022 begonnenen Dialogprozess zum Bundesverkehrswegeplan („Infrastrukturdialog“) zu einem ressortübergreifenden, demokratischen Beteiligungsprozess weiterzuentwickeln, der
 - a) bis zum Ende dieses Jahres die Entwicklung des Klima-Checks begleitet, und
 - b) Ziele und Maßnahmen für die zukünftige Verkehrspolitik des Bundes als Grundlage für die Politik der Bundesregierung formulieren soll;
4. darauf basierend einen Gesetzentwurf für ein Bundesmobilitätsgesetz vorzulegen, in dem die Ziele für Mobilität, Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie die Stadt- und Raumverträglichkeit verbindlich festlegt und die jeweiligen Zuständigkeiten klar benannt werden;
5. auf diesem basierend einen Bundesmobilitätsplan zu entwickeln, aus dem abgeleitet anschließend einen Gesetzesentwurf zur Anpassung des Fernstraßenausbaugesetzes als Fernstraßennetzgesetz sowie der anderen beiden Bedarfsgesetze vorzulegen;
6. bei der Aufstellung der zukünftigen Haushaltspläne kurzfristig die Ausgaben für die Realisierung des Bedarfsplanes Schiene auf 4 Milliarden Euro pro Jahr zu verdoppeln und dem Deutschen Bundestag bis Ende dieses Jahres einen Vorschlag für die Umsetzung der von der Beschleunigungskommission Schiene vorgeschlagenen neuen Finanzierungsarchitektur zu unterbreiten.

Berlin, den 28. März 2023

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Mehr Fernstraßen führen zu mehr Straßenverkehr

Die falsche Prioritätensetzung in der Infrastrukturentwicklung schlägt sich in der Verkehrsentwicklung nieder: Die Verkehrsleistung pro Einwohner*in ist in Deutschland seit 2002 um 20 Prozent gestiegen. Fast die Hälfte dieses Zuwachses geht auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) zurück, der in den 15 Jahren von 2002 bis 2017 um 17 Prozent bzw. 248 Millionen Personenkilometer gestiegen ist. Die Zahl der Pkw nimmt weiterhin jedes Jahr um 500.000 bis 700.000 Fahrzeuge zu, 2020 waren 6 Millionen Pkw mehr zugelassen als 10 Jahre zuvor, am 1.1.2021 waren es insgesamt 48,5 Millionen Pkw („Bestand, Zahlen zum 1. Januar 2022 im Überblick“, www.kba.de). Hingegen stieg die umweltfreundlichere Beförderung von Fahrgästen in Bussen und Bahnen von 2011 bis 2019, dem letzten Jahr vor der Pandemie, nur sehr langsam an – von 9,6 auf 10,4 Millionen Fahrgäste pro Jahr („Anzahl der Fahrgäste im öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland von 2011 bis 2020“, 27.01.2022, www.statista.com) und konnte bislang nach der Pandemie ihren Marktanteil und die Zahl der Fahrgäste des Jahres 2019 noch nicht wieder ganz erreichen („Verkehr. Fachserie 8 Reihe 1.1“, 02/2023; www.destatis.de).

Der Verkehrszuwachs im Straßenverkehr ist dafür verantwortlich, dass die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor steigen und Klimaziele nicht eingehalten werden. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch von Pkw nahm von 1995 bis 2020 nur um 5,1 Prozent ab, auch weil der Trend zu immer größeren und schwereren und damit energiehungrigen Fahrzeugen – wie SUVs – anhält. Entsprechend sind die CO₂-Emissionen durch Pkw in diesem Zeitraum um weitere 5,1 Prozent gestiegen, die durch LKW sogar um 17 Prozent, obwohl sich hier die Effizienz um 32,6 Prozent verbessert hat („Spezifische Emissionen des Straßenverkehrs“, 14.09.2022, www.umweltbundesamt.de). Alle technischen Effizienzfortschritte wurden bislang also durch das Wachstum des Verkehrs überkompensiert.

Der hohe Anteil des Straßenverkehrs hat nicht nur Klimabelastung, sondern auch eine massive Lärmbelastung, Feinstaub und Luftverschmutzung zur Folge. Dies betrifft insbesondere die Anwohner*innen von großen Straßen, oftmals Menschen mit geringerem Einkommen. Außerdem ist die Herstellung von Fahrzeugen mit einem hohen Ressourcenverbrauch bei der Produktion verbunden und jeder Neu- und Ausbau von Verkehrswegen bedeutet einen hohen Emissionsausstoß und einen massiven Flächenverbrauch mit meist erheblichen Eingriffen in die Natur. So werden weitere Lebensräume von Tieren und Pflanzen vernichtet und die verbliebenen zerschnitten. Nicht zuletzt stellt der durch Reifenabrieb entstehende Feinstaub eine massive Umweltbelastung insbesondere in den Städten dar. Das Umweltbundesamt geht davon aus, dass allein aus Deutschland zwischen 60.000 und 111.000 Tonnen Mikropartikel aus dem Reifenabrieb jährlich in den Meeren landen („Mikroplastik im Meer – wie viel? Woher?“, 29.09.2015, www.umweltbundesamt.de). Die Menge an entstehendem Reifenabrieb steht dabei in einem linearen Zusammenhang zu dem Gewicht des Fahrzeugs.

Dementsprechend sind auch die sog. externen Kosten des Straßenverkehrs deutlich größer: So weist das Handbuch der EU-Kommission über die externen Kosten des Verkehrs von 2019 folgende Berechnungen aus: ein Personenkilometer (Pkm) mit dem Pkw kostet die Allgemeinheit 12 Cent (ohne Staukosten 7,8 Cent/Pkm) und kommt uns damit erheblich teurer als Bahn (1,3 Cent/Pkm für elektrische Hochgeschwindigkeitszüge bis 3,9 Cent/Pkm für Dieselzüge) oder Bus (3,6 Cent/Pkm).

Bundesverkehrswegeplanung

Die Grundlage für das aktuelle Fernstraßenausbaugesetz war der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030. Mobilität für alle Menschen zu gewährleisten und der Schutz des Klimas sind aber keine Ziele der Bundesverkehrswegeplanung, ganz im Gegenteil: „Der BVWP 2030 ist ein Plan für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Er dient in erster Linie zur Herstellung eines bedarfsgerechten und sicheren Verkehrsnetzes.“ (Bundesverkehrswegeplan 2030, Seite 35).

Die Bundesverkehrswegeplanung ist gänzlich ungeeignet, um gesellschaftliche Umbrüche und einen veränderten demokratischen Willen aufzunehmen. Klimakrise und schwindende Akzeptanz von Autoverkehr werden nicht berücksichtigt, die Logik der Bundesverkehrswegeplanung führt dazu, dass Straßenbau sogar klimapositiv bewertet wird – so soll der äußerst umstrittene Weiterbau der A 100 mitten durch Berlin zu einer „Einsparung des CO₂-Ausstoßes in Höhe von rund 2 400 Tonnen jährlich“ führen (Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 9 und 10 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 20/2895). Auch auf aktuelle Krisen wie die Corona-Pandemie kann der BVWP nicht reagieren, ganz zu schweigen von den lokalen Protesten gegen

Autobahnbauten. Die Bundesverkehrswegeplanung findet weder ressort- noch verkehrsträgerübergreifend statt. Klima-, Umwelt- oder Gesundheitsschutz werden nicht gleichberechtigt berücksichtigt, obwohl die Belastungen durch den Straßenverkehr erheblich sind.

Zudem erfolgt die Planung des BVWP auf einer sehr stark fachlichen Ebene mit wachstumsorientierten Annahmen, die für Bürger*innen weitgehend unverständlich ist. Dies erschwert eine demokratische Beteiligung erheblich. Dies wird noch dadurch verstärkt, dass die dennoch zahlreichen eingegangenen Stellungnahmen und Alternativvorschläge zu einzelnen Projekten gar nicht berücksichtigt wurden („Desaster im Dutzend: Zwölf Autobahnen, die kein Mensch braucht.“, Mai 2022, www.bund.net).

Der BVWP 2030 beruhte, wie seine Vorgänger, auf einer Verkehrsprognose. Diese wiederum beruht im Wesentlichen auf Annahmen zum Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) und der Bevölkerungsentwicklung. Die Verkehrsprognose 2030 sieht für den Straßenverkehr eine Zunahme im Vergleich zu 2010 von 4,6 Prozent im Personenverkehr und für den Lkw-Verkehr eine Zunahme von weiteren 16,8 Prozent vor („Verkehrsprognose 2030“, 29.08.2022, www.bmdv.bund.de). Die am 3.3.2023 veröffentlichte Verkehrsprognose 2051 weist weit höhere Wachstumsraten für den Straßenverkehr aus, insbesondere soll der Straßengüterverkehr um weitere 54 Prozent (gegenüber 2019) steigen. Der Schienengüterverkehr hingegen soll nur um 33 Prozent steigen.

In der Bundesverkehrswegeplanung und damit auch der Bedarfsplanüberprüfung wird dieses Verkehrswachstum nicht in Frage gestellt, es ist vielmehr die Eingangsgröße für die Bewertung der einzelnen Maßnahmen. Der Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen dient dazu, die Verkehrswege zu bauen, die es braucht, damit sich das prognostizierte Verkehrswachstum realisieren kann. Die Grundannahme ist dabei, dass der Verkehr sowieso, quasi unvermeidlich, wachsen wird. Sie verkennt dabei, dass neue Straßen bzw. Verkehrswege insgesamt erst die Möglichkeit dafür schaffen, dass sich Verkehr realisiert – dies nennt man induzierten Verkehr (siehe dazu: Duranton, G./Turner, M. A. (2009): *The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities* und Englmann, F. C./Haag, G./Pischner, Th. (2001): *Berechnung und Bewertung des induzierten Verkehrs im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung*, S. 658 bis 674.). Der Wirkungszusammenhang ist also genau anders herum, es handelt sich um eine selbsterfüllende Prophezeiung. Noch schlimmer, der induzierte Verkehr wurde bei der Bewertung der Projekte sogar als „impliziter Nutzen“ positiv gewertet und entsprechend monetarisiert (BUND, ebd., S. 6) – jede private Fahrt, egal für welchen Zweck, wird damit als volkswirtschaftlich sinnvoll angesehen.

Koalitionsvertrag und Bedarfsplanüberprüfung

Im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP heißt es: „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. 38).

Erst im Dezember 2022 wurde der „Infrastrukturdialog“ gestartet, allerdings haben die beteiligten Umweltverbände nach dem ersten Treffen den Eindruck gewonnen, dass es hierbei seitens des BMDV nicht um die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan gehen soll, entsprechend deutlich machten einige Verbände ihrem Unmut in einem öffentlichen Brief an Bundesminister Dr. Volker Wissing Luft („Infrastrukturdialog muss Anpassung des BVWP 2030 behandeln – Kein Vertrösten auf zukünftige Pläne!“, 15.12.2022, www.nabu.de).

Die Bedarfsplanüberprüfung soll nun bis Ende 2023, also zwei Jahre verspätet, abgeschlossen werden. Basis ist eine neue Verkehrsprognose 2040, die derzeit noch erstellt wird („Verkehrsprognose 2040, 2.11.2022, www.bmdv.bund.de). Trotz einiger kleiner Neuerungen bleiben die Methodik und damit die Logik grundsätzlich unverändert. Die Bedarfsplanüberprüfung wird deswegen keine grundsätzlich anderen Ergebnisse erbringen als die Bewertung im Zuge des BVWP 2030. Wegen der mittlerweile erfolgten politischen Beschlüsse, insbesondere der seit 1.1.2021 in Kraft getretenen CO₂-Bepreisung, dürften sich einige Annahmen ändern und die Wahl der Verkehrsmittel etwas beeinflussen. Im Ergebnis wird aber voraussichtlich kein einziges Straßenprojekt unwirtschaftlich werden würde. Zudem beabsichtigt das BMDV explizit noch nicht einmal, die einzelnen Projekte des Bedarfsplans neu zu überprüfen (Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 16 bis 19 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 20/2903). Einen Beitrag zur Verkehrswende kann und wird die Bedarfsplanüberprüfung somit definitiv nicht bewirken, weil sie an der grundlegenden Systematik des BVWP festhält. Deswegen ist sie wirkungslos und damit entbehrlich.

Bundesmobilitätsgesetz und -plan

Wir brauchen ein Verkehrssystem, das allen Menschen, insbesondere auch denjenigen, die sich kein eigenes Auto leisten können oder wollen, und allen mobilitätseingeschränkten Personen flächendeckend Mobilität ermöglicht. Ein solches Verkehrssystem muss zudem das Klima, die Ressourcen und die Natur schützen und die Flächenversiegelung so gering wie möglich halten. Verkehr muss leise sein und darf die Luft so wenig wie möglich verschmutzen.

Um ein solches Verkehrssystem zu erlangen, reicht es nicht aus, nur die Alternativen zum Straßenverkehr auszubauen. Zusätzlich ist es ebenso wichtig, dass der Straßenverkehr zurückgedrängt wird. Wenn weiter neue Straßen gebaut werden, gibt es keinen Anreiz zum Umsteigen vom MIV auf den ÖPNV. Zudem sind die Mittel des Bundes und der Platz für Verkehrswege, vor allem in den Städten, sehr begrenzt. Wenn man sich von der Vorstellung unaufhaltsamen Wachstums des Verkehrs verabschiedet, dann ist es kontraproduktiv, weiterhin alle Verkehrsträger gleichermaßen auszubauen. Nur die klimafreundlichsten und sozial gerechtesten Verkehrsmittel müssen ausgebaut werden. Dies bedeutet eine massive Umverteilung der Mittel und der personellen Ressourcen und Kapazitäten – eine Verkehrswende mit einem Bundesmobilitätsgesetz könnte sogar neue Jobs schaffen. Diese Umverteilung ist eine notwendige Voraussetzung für den Ausbau der Alternativen, weil die Kapazitäten in den Planungsbüros ebenfalls begrenzt sind und der Aufwuchs der Mittel bei den Bundesfernstraßen in den letzten Jahren dazu geführt hat, dass Planungen bei der Schiene liegen bleiben.

Auch das Umweltbundesamt schreibt: „Eine gezielte Strategie zur koordinierten Planung und Umsetzung von Push- & Pull-Maßnahmen ist im derzeitigen Rechtsrahmen nicht möglich (...). Um die (...) Herausforderungen im Verkehrsbereich zu bewältigen, bedarf es eines Gesetzes, dass in Bezug auf die abgeleiteten verkehrsbezogenen Handlungsziele, Strategien und Maßnahmen an die für Verkehr zuständigen Stellen der Verwaltung gerichtet ist und unmittelbar mit den verkehrsbezogenen Gesetzen verzahnt wird. (...) Die Klimaschutzziele lassen sich oftmals nur im Zusammenwirken aller staatlichen Ebenen erreichen. Dieses gilt auch und insbesondere im Bereich des Verkehrs, wo es ein hohes Maß an Abstimmung und Verbindlichkeit in Bezug auf die zu erreichenden Handlungsziele und Strategien sowie Standards und Maßnahmen mit bundesweiter Bedeutung bedarf.“ („Grundlagen für ein umweltorientiertes Recht der Personenbeförderung“, Texte 213/2020, www.umweltbundesamt.de). Für die Entwicklung dieses neuen Bundesmobilitätsgesetzes bedarf es einer breiten demokratischen Beteiligung. In Frankreich wurde infolge der Gelbwestenproteste ein Bürgerkonvent ins Leben gerufen, welcher über einen mehrmonatigen Prozess Ziele und Maßnahmen diskutiert und vorgeschlagen hat, um die Pariser Klimaziele in Frankreich verbindlich einzuhalten. Diese einzigartige demokratische Beteiligung in Form von Räten oder Konventen wäre auch im Verkehrssektor notwendig, um die grundlegende Transformation des Sektors in Richtung Nachhaltigkeit voranzutreiben.

Auch der Koalitionsvertrag enthält einen solchen Ausblick: „Wir werden auf Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg bringen.“ Diese Aussage entscheidet sich allerdings nicht zwischen dem verbleiben im bisherigen System, also dem Bundesverkehrswegeplan, oder der Neuorientierung, also dem Bundesmobilitätsplan. Zudem enthält er keine Aussage zu der erforderlichen gesetzlichen Fundierung der Neuausrichtung der Infrastrukturplanung des Bundes.

Bundshaushalt

Im Bundshaushalt 2023 wurden im Vergleich zum Vorjahr lediglich 100 Mio. Euro mehr für den Neu- und Ausbau des Schienennetzes vorgesehen – insgesamt ganze 2 Mrd. Euro. Blicke es dabei, würde dessen Realisierung bis zum Jahr 2071 – statt bis zum Jahr 2030 – dauern („Schienenprojekte verzögern sich um Jahrzehnte“, 07.10.2022, www.allianz-pro-schiene.de). Deswegen bedarf es zunächst einer umgehenden Verdopplung auf 4 Mrd. Euro jährlich, um den Bedarfsplan Schiene schnellstmöglich zu realisieren. Um ihn bis 2030 zu realisieren, müssten sich die „jährlichen Investitionen in die Schiene theoretisch versechsfachen“ (ebd.). Für den Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen hingegen stehen dieses Jahr 3,1 Mrd. Euro zur Verfügung. Die Planungskosten in Höhe von gut 800 Mio. Euro sind hierbei – anders als bei der Schiene – noch herausgerechnet, so dass insgesamt mit etwa 3,9 Mrd. Euro fast doppelt so viel Mittel für den Neu- und Ausbau der Straße wie für den der Schiene bereitstehen.

Die Beschleunigungskommission Schiene schlägt in ihrem Abschlussbericht die Einrichtung zweier Fonds vor, um den Erhalt und Ausbau des Schienennetzes unabhängiger von den jährlichen Haushaltsberatungen zu machen und vor allem die derzeit „189 verschiedenen Finanzierungskennzeichen zur Nachweisführung“ erheblich zu vereinfachen, also die Vielzahl der Förderprogramme zu minimieren („Beschleunigungskommission Schiene, Abschlussbericht“, Dezember 2022, www.bmdv.bund.de). Die beiden Fonds, einen für das Bestandsnetz und einen für den Ausbau und die Modernisierung, sollen aus den bisherigen Mitteln zuzüglich Einnahmen aus der

Lkw-Maut finanziert werden. Entsprechend der Logik der Wegekostenrichtlinie sind zukünftig nur noch Erhalt und Betrieb der Bundesfernstraßen aus den Einnahmen der Lkw-Maut zu refinanzieren, alle weiteren Einnahmen sind als Zukunftsinvestitionen für den Ausbau des Schienennetzes und der Wasserwege vorzusehen.