

Herrn Minister Alexander Dobrindt
Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Vorab per E-Mail: Min@bmvi.bund.de

Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Berlin, den 02. Mai 2016

Sehr geehrter Herr Bundesminister Dobrindt,

wenige Wochen vor dem Weltklimagipfel in Paris haben CEOs der Stiftung 2° Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel die Unternehmererklärung „Auf dem Weg in die 2°-Wirtschaft“ überreicht und damit die Dekarbonisierungsinitiative der Stiftung 2° gestartet. Ein zentrales Handlungsfeld dieser Initiative ist klimafreundliche Mobilität, bei dem die Unternehmen zeigen, wie sie mit ihrer innerbetrieblichen Mobilität einen Beitrag zu einem politischen THG-Emissionsminderungs-Ziel von 95 Prozent bis 2050 gegenüber 1990 im Mobilitätssektor leisten können. Dies geschieht aus der Überzeugung: Auch der Verkehrssektor muss seinen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele beitragen. Klar ist aber auch: Um klimapolitisch vorangehen zu können und ihren Beitrag zu einer ambitionierten Klimapolitik zu leisten, benötigen Unternehmen Planungs- und Investitionssicherheit – sowie eine richtig ausgestaltete klimafreundliche Verkehrsinfrastruktur.

Mit dem Pariser Klimaabkommen wurde beschlossen, die Erderwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius zu begrenzen und darüber hinaus Anstrengungen in Richtung 1,5 Grad zu unternehmen. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) als Grundstein für die Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes der nächsten Jahrzehnte muss sich an diesen Klimazielen messen lassen. Zwar heißt es im Referentenentwurf vom März 2016, dass auch Aspekte des Klimaschutzes abgebildet würden, jedoch für eine Senkung der CO₂-Emissionen effizientere, nicht infrastrukturelle Maßnahmen bereitstünden, wie beispielsweise eine verbesserte Kraftstoffeffizienz (S. 4). Diese Betrachtungsweise ignoriert jedoch die Tatsache, dass die stetige Zunahme des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, die Einsparungen kompensiert, die durch bessere Antriebstechnologien und alternative Kraftstoffe erreicht werden konnten. Vielmehr müsste der BVWP einen Beitrag zu einer integrierten, verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsstrategie mit anspruchsvollen Klimazielen leisten – hiervon ist der aktuelle Entwurf weit entfernt.

Mit Besorgnis nehmen wir vor diesem Hintergrund die Ergebnisse des Umweltberichts des Bundesverkehrswegeplans zur Kenntnis. Hier heißt es u.a., dass während bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraßen insgesamt eine Einsparung von CO₂-Emissionen stattfindet, die Summe der Straßenprojekte eine negative Bilanz verursache (S. 146). Von Seiten des Umweltbundesamtes (UBA) wird nach einer ersten Analyse festgestellt, dass elf der zwölf im Umweltbericht gesetzten Ziele verfehlt würden – und sich dies vor allem bei der bescheidenen Klimabilanz zeige.

Die Berechnungen des UBA zeigen auf, dass alleine durch Verkehrsverlagerungen im Individual- und Straßengüterverkehr auf der Straße fünf bis zehn Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden könnten – und nutzt dies als Beispiel, um zu aufzuzeigen, dass der BVWP den Klimaschutz im Verkehr mittel- bis langfristig ganz erheblich beeinflusst. Als weiteres Beispiel einer Klimawirkung durch den BVWP ist der Flächenbedarf der vorgeschlagenen Infrastrukturprojekte kritisch anzuführen. Laut Berechnungen des UBA überschreitet der BVWP mit den geplanten Maßnahmen das laut Beschluss der Bundesregierung bis 2020 vorgesehene Flächenbudget für den Bundesverkehrswegeplan um 50 Prozent – und verursacht so massive Nachteile auch bei den Klimagasemissionen.

Sehr geehrter Herr Bundesminister, der Verkehrssektor verursacht pro Jahr rund 162 Millionen Tonnen CO₂ und hat seine Emissionen seit 1990 kaum gemindert. Der vorliegende Entwurf des BVWP wird den Ansprüchen der Pariser Klimakonferenz und den Klimaschutzzielen der Bundesregierung nicht gerecht. Wir bitten Sie, den Bundesverkehrswegeplan 2030 vor diesem Hintergrund zu überarbeiten und dabei den Fokus über die Straße hinaus zu erweitern sowie deutlich mehr Gelder auf die Schiene umzuschichten. Ziel sollte es sein, den BVWP als Bestandteil einer integrierten, verkehrsmittelübergreifenden und klimafreundlicheren Mobilitätsstrategie weiterzuentwickeln. Denn nur mit einer nachhaltig ausgerichteten Verkehrsinfrastruktur können Unternehmen ihren Beitrag für eine klimafreundliche Mobilität leisten. Und nur mit dem maßgeblichen Beitrag aller Sektoren – einschließlich des Verkehrssektors – wird es gelingen, die in Paris beschlossenen Klimaziele zu erreichen.

Diese Stellungnahme geht Ihrem Ministerium auch über das entsprechende Online-Formular zu.

Mit freundlichen Grüßen



Sabine Nallinger
Vorständin