

## Warum eine Neuausrichtung?

Verkehrspolitik wird auf Bundesebene in erster Linie immer noch einseitig als Verkehrswegebau- politik verstanden. Entscheidungen für oder gegen Bauprojekte folgen meistens nicht sachlichen Erwägungen sondern den Interessen einflussreicher Kommunalpolitiker und Abgeordneter.

Mit den Folgen des Verkehrs, den intermodalen Abhängigkeiten oder den Wechselwirkungen mit anderen Politikfeldern wie beispielsweise der Umweltpolitik beschäftigen sich Politik, Verwaltung und Wirtschaft nur sehr ungern. Dabei ist die Rolle des Verkehrs beim Klimawandel und beim Überschreiten regionaler Umweltkapazitäten bzw. Umweltgrenzwerten, wie beispielsweise in Sachen Feinstaub oder Stickoxide erheblich. Mit der Art, wie wir uns fortbewegen, schöpfen wir heute bereits das global verträgliche Klimabudget von 2,5 t CO<sub>2</sub> pro Kopf und Jahr aus.

Verkehrslärm ist ferner ein Gesundheitsproblem. Entscheidungen der Verkehrspolitik haben Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung und diese wiederum auf den Verkehr. Der Verkehrsetat ist der größte Investitionsetat des Bundeshaushalts. Ausdruck und Instrument der auf den Infrastrukturausbau fixierten Verkehrspolitik ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP).

Wir Grünen plädieren für eine grundlegende Reform BVWP. Dabei muss sich ein neuer BVWP insbesondere an den neuen Anforderungen durch Klimawandel und geografischem Wandel orientieren. Ein neuer BVWP muss ökologische Maßstäbe ansetzen, Alternativen prüfen, auch Nullvarianten, Prioritäten setzen und Entscheidungen herbeiführen.

## Kontakt

Toni Hofreiter wurde bei der Wahl zum Deutschen Bundestag am 18.09.2005 über die bayerische Landesliste in den Deutschen Bundestag gewählt. Dort ist er Obmann der Grünen im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Er setzt sich schwerpunktmäßig für eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, für Verkehrssicherheit und für zukunftsfähige Mobilitätskonzepte ein.

Als bayerischer Abgeordneter ist Toni Hofreiter mit seinem Team darüber hinaus Ansprechpartner für die Themen Natur- und Umweltschutz, Landwirtschaft und Agro-Gentechnik, soweit es sich um bayerische Belange handelt.

**Dr. Toni Hofreiter, MdB (V.i.S.d.P.)**

**Büro Berlin:** Udo Werner, Uwe Scheuing  
Platz der Republik 1, 11011 Berlin  
Tel.: 030 / 227 - 7 45 15, Fax: 030 / 227 - 7 66 45  
anton.hofreiter@bundestag.de

**Regionalbüro München:** Dr. Volker Leib, Markus Büchler  
Sendlinger Straße 47, 80331 München  
Tel: 089 / 46136584, Fax: 089 / 46136585  
anton.hofreiter@wk.bundestag.de

**Regionalbüro Nürnberg:** Steffi Leisenheimer  
Bettelheimstr. 18, 90471 Nürnberg  
Tel: 0163 / 971 93 13, leisenheimer@toni-hofreiter.de

**Regionalbüro Landshut:** Rosi Steinberger  
Rosenweg 12, 84036 Kumhausen  
Tel.: 0871/464 789, steinberger@toni-hofreiter.de



Bildnachweis: [www.pixelio.de](http://www.pixelio.de) 3x Innenseite

## Bundesmobilitätsplan



**Neuausrichtung der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) als Teil eines integrierten Bundesmobilitätsplans**



**Dr. Toni Hofreiter**  
Mitglied des Deutschen Bundestags

[www.toni-hofreiter.de](http://www.toni-hofreiter.de)



## Kritik am BVWP

Auf Bundesebene gibt es kein integriertes Verkehrskonzept, das die Aufgaben der einzelnen Verkehrsträger (Bundesschienenwege, Bundeswasserstraße, Bundesfernstraßen) beschreibt und gegeneinander abwägt. Der BVWP enthält wesentlich mehr Projekte, als überhaupt finanziert werden können. Die Länder melden beim Bund möglichst viele Projekte an, um sie nicht selbst finanzieren zu müssen. Es wird nicht zwischen wichtigen und unwichtigen Projekten unterschieden. Welche Projekte wann verwirklicht werden, ist nicht abzuschätzen. Die Auswahl der zu bauenden Projekte folgt keinem transparenten Schema, sondern ist willkürlich. Der Neubau gering belasteter Ortsumgehungen im Wahlkreis einflussreicher Abgeordneter werden oft dem Ausbau hoch belasteter Engpässe vorgezogen. Die Verwirklichung solcher Projekte, verhindert den sinnvollen Ausbau andernorts. Umweltkriterien werden kaum berücksichtigt. Projekte, die zu Zersiedelung und hohen Flächenverbrauch führen, werden begünstigt.



Die Bundesverkehrswege: Schiene, Wasserstraße und Bundesfernstraßen (Autobahn + Bundesstraße)

## Mobilitätsplan statt BVWP

In der Bundesverkehrswegeplanung bedarf es anstatt des bisherigen verkehrsträgerorientierten Ansatzes eines neuen gesamthaften Ansatzes. Die Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans muss überarbeitet werden. Die Fülle der Projekte ist auf verkehrlich sinnvolle und finanzierbare Projekte zu reduzieren. Im Ergebnis können mit einem neuen Bundesverkehrswegeplan die sinnvollen Projekte auch verwirklicht werden. Auf die Verwirklichung der nicht vertretbaren wird dagegen verzichtet.

Wir wollen den sektoralen Bundesverkehrswegeplan zu einem ganzheitlichen Bundesmobilitätsplan weiterentwickeln, der eine integrierte Infrastrukturplanung verfolgt, teure Parallelprojekte vermeidet und stets genau untersucht, welche Auswirkungen der Verzicht (Nullvariante) hätte. Wir fordern die Einhaltung ökologischer Standards, mehr Transparenz und eine frühzeitige Bürgerbeteiligung. Wir möchten Grünbrücken als festen Bestandteil der Verkehrswegeplanung verankern und dem Bundeswildwegeplan volle Rechnung tragen. Deutschland muss die Ziele des Artenschutzes sowie des Klimaschutzes umsetzen und den Flächenverbrauch drastisch senken.

## Reformziele in Kürze

Das möchten Bündnis 90 / DIE GRÜNEN im Zuge einer Reform des BVWP erreichen:

- Die Verkehrsplanung braucht andere Kriterien, damit das gebaut wird, was wirtschaftlich ist und tatsächlich benötigt wird. Dazu muss sich der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur am Klimaschutz und am demographischen Wandel orientieren.
- Die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur muss vor Neubau gehen.
- Strategische Umweltprüfung vor Aufnahme in den BVWP
- Die Nutzen-Kosten-Analyse muss die Nutzenberechnungen auf realistischer Basis durchführen, Umwelteffekte stärker gewichten und Parallelplanungen sowie Varianten einbeziehen.
- Das Projektvolumen eines zukünftigen BVWP ist mit einer realistischen Finanzplanung zu unterlegen.
- Ausbaustopp für Bundeswasserstraßen mit Ausnahme des Nord-Ostsee-Kanals und des Baus bestimmter Schleusen aus ökologischen und ökonomischen Gründen
- Aufbau einer Bundesinfrastrukturgesellschaft nach Abstufung nur regional bedeutsamer Bundesverkehrswege. Bündelung der Zuständigkeiten für alle Bundesverkehrswege
- Eine effektivere Bürgerbeteiligung sicherstellen, die Rechtswegverkürzung aufheben, Vorratsplanfeststellungen unterlassen.

