

Das Straßennetz ist längst zu dicht

Herbert Behrens über den Verkehrswegeplan

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 setzt auf Wachstum. Weil die Verkehrsbelastung angeblich unaufhörlich wächst, soll insbesondere die Länge des Straßennetzes wachsen. In unserer Region sind das 161 Kilometer A 20 quer zur Küste, 4,9 Kilometer Weserquerung A 281, Anschluss der A 281 an die A 1 bei Brinkum (2,2 Kilometer), mehrere Ortsumfahrungen wie zum Beispiel 4,6 Kilometer B 74n (Ritterhude) oder 4,8 Kilometer B 5 (Scheeßel). Nicht hinterfragt wird, ob es in der Zukunft nötig sein wird, das dichteste Straßennetz in Europa weiter auszubauen. In diesem Punkt ist der neue Verkehrswegeplan ganz der alte. Wie seine Vorgänger basiert er auf einer Verkehrsprognose, die wie immer erhebliche Steigerungen vorhersagt.

Unter sozial-ökologischen Aspekten ist es aber erforderlich, die Verkehrsplanung vom Kopf auf die Füße zu stellen. Zunächst muss auf Basis von klar definierten Umwelt- und Mobilitätszielen ein Szenario entwickelt werden. Erst dann kann eingeschätzt werden, was mit welchen Maßnahmen erreicht werden kann. Es kann nicht nur um Investitionen in die Infrastruktur gehen. Einbezogen werden müssen alle finanziellen, steuerlichen (Fehl-)Anreize, die Einfluss haben auf das Verkehrs- beziehungsweise Transport-Aufkommen.

Doch selbst, wenn wir weiteres Verkehrswachstum annehmen müssten: Es hätte durchaus die Möglichkeit gegeben, die Mittel zugunsten der umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße umzuschichten. Hierbei würde ein erheblicher Nutzen für Menschen und Natur entstehen.

Nun wird der „Investitionshochlauf“ gefeiert. 264,5 Milliarden Euro sollen bis 2030 ausgegeben werden, um neue Verkehrswege zu bauen und bestehende zu sanieren. In Wirklichkeit sind es 226,7 Milliarden. Vom gesamten Volumen des Neu- und Ausbaus im vordringlichen Bedarf werden erhebliche Mittel erst nach 2030 realisiert (oder beendet). Auf dem Papier sind die Investitionen in den Erhalt aufgestockt worden. Aber auch da heißt es: Augen auf! Bei jeder Ersatz- oder Ausbaumaßnahme werden große Teile als Investition in den Erhalt deklariert. Zum Beispiel der sechsstreifige Ausbau der A 27 zwischen Bremer Kreuz und Anschlussstelle Überseestadt: Gesamtkosten zwölf Millionen Euro, davon werden neun Millionen als Erhaltung beziehungsweise Ersatz ausgewiesen. Dadurch wird der Erhalt im Vergleich zum Verkehrswegeplan 2003 aufgebläht.

Wie geht's weiter? Bis zum 2. Mai 2016 können auch Bürger Stellungnahmen abgeben. Das ist eine Vorschrift der EU. Gegenstand sollten keine einfachen Ja/Nein-Aussagen zu einzelnen Projekten sein, sondern deren konkrete Bewertungen. Eine aktive und kritische Begleitung des Verfahrens ist angesagt.

Unser Gastautor

wurde 1954 in Osterholz-Scharmbeck geboren. Der gelernte Schriftsetzer, Diplom-Soziologe und frühere Verdi-Gewerkschaftssekretär sitzt seit 2009 für die Linkspartei im Bundestag.
