

Die Klimapolitik trickreich umgangen

Der Plan blendet mit großen Zahlen: Fast 270 Milliarden Euro sollen in den Erhalt, den Ausbau und Neubau von Straßen, Schienenwegen und Bundeswasserstraßen fließen; allein 1098 Straßenprojekte stehen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP), von denen 840 Neubau beziehungsweise Teil-Neubauten sind, 6124 Straßenkilometer sollen am Ende neugebaut oder ausgebaut sein.

Klimaschutzziele, Senkung der Zahl der Verkehrstoten und im Verkehr Verletzten, Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene? Fehlanzeige. Es ist schier zum Verzweifeln, mit welcher Ignoranz die verkehrspolitischen Fragen, die immer auch umweltpolitische Fragen sind, angegangen werden.

Das hat zwar zu zaghaften Einwänden der Umweltministerin Hendricks geführt, aber die wurden schließlich vom kleinen Partner in der Großen Koalition nicht weiter verfolgt. Hendricks' Aktionsprogramm Klimaschutz wird im BVWP überhaupt nicht erwähnt. Stattdessen viel Eigenlob der Koalitionäre zu dem Werk, das die Verkehrspolitik in den kommenden Jahrzehnten prägen wird.

Aber auch die vom Verkehrsminister erklärten Ziele werden nicht eingehalten: Es sollte eine Beteiligung der Öffentlichkeit geben. Daraus wurde eine sechswöchige Frist für Stellungnahmen zum hochkomplexen BVWP und dem Umweltbericht. Die gesundheitsgefährdenden Luftschadstoffe wurden trickreich runtergerechnet. Das Umweltbundesamt (UBA) moniert, dass „trotz der Zunahme der Luftschadstoffemissionen“ die Bewertung zu einem positiven Umweltnutzen von 1,216 Milliarden Euro komme. Die Kosten für lärmindernde Maßnahmen werden ebenfalls runtergerechnet, wodurch das Nutzen-Kosten-Verhältnis zugunsten eines Bauprojekts verschoben wird. Weitere Beispiele: Das verfehlte Ziel, die Flächenversiegelung zu begrenzen, das Umgehen der Neubewertung von Projekten. Das UBA betont, dass bei elf von zwölf Umweltkriterien das Ziel „verfehlt oder sogar deutlich verfehlt“ werde. Frech schreibt der Verkehrsminister: „Gleichwohl stellt die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur nicht in erster Linie eine Maßnahme des Natur- und Umweltschutzes dar.“

Und so ist es nur konsequent, dass Alternativen zum Straßenneubau erst gar nicht in Überlegungen für eine menschenfreundliche Verkehrsinfrastruktur einbezogen wurden. So wäre es möglich gewesen, durch Verkehrsverlagerungen im motorisierten Individualverkehr und beim Güterverkehr auf der Straße fünf bis zehn Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr einzusparen. Meine Fraktion hat im April gefordert, den Entwurf des BVWP zurückzuziehen. Der vom Kabinett jetzt beschlossene Plan macht dies noch dringender.

Unser Gastautor

wurde 1954 in Osterholz-Scharmbeck geboren. Der Schriftsetzer, Diplom-Soziologe und frühere Verdi-Gewerkschaftssekretär ist Obmann der Linksfraktion im Bundestag. Er ist Mitglied bei Attac, AWO und dem BUND.
