

Düsseldorf, 13.05.2003

Zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur statt Zerstörung von Natur und Heimat / Bundesverkehrswegeplan auf dem Prüfstand

BUND: „Rot-grüner Abschied von umweltgerechter Mobilität“

Einen „Abschied von den rot-grünen Versprechungen einer umweltgerechten Mobilität in Nordrhein-Westfalen“ prognostiziert der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) für den Fall, dass das Kabinett heute wie geplant den in der letzten Woche ausgehandelten Kompromiss zum Bundesverkehrswegeplan beschließt.

Am 20.3.2003 hatte Bundesverkehrsminister Stolpe den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans vorgelegt. Er sieht bis zum Jahre 2015 allein in Nordrhein-Westfalen 250 Fernstraßenprojekte und damit ein Drittel aller bundesweiten Fernstraßenvorhaben (Autobahnen und Bundesstraßen) vor. Bei lediglich zehn Schienenstrecken und null Wasserstraßenprojekten im vordringlichen Bedarf beträgt das Verhältnis der Straßen- zu den Schieneprojekten 25 zu 1.

Der BUND legte heute seine ausführliche Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan insgesamt und zu den einzelnen Projekten der verschiedenen Verkehrsträger vor. Klaus Brunsmeier, Landesvorsitzender des BUND NRW: „Wird der Bundesverkehrswegeplan so umgesetzt, wie von Rot-Grün in Berlin und in Düsseldorf beschlossen, ist das der Abschied vom Versprechen einer dauerhaft umweltgerechten Mobilität: Die CO₂-Emissionen des Verkehrs steigen in NRW um deutlich über 10 Prozent an, rund 100 Naturschutzgebiete der höchsten Kategorien werden durch die geplanten Straßenbaumaßnahmen beeinträchtigt, die Gesundheitsbelastung der Bevölkerung durch Lärm und Schadstoffe werden infolge des wachsenden Straßenverkehrs zunehmen und es wird massive Grenzwertüberschreitungen für Schadstoffemissionen entlang der neuen Autobahntrassen geben. Dadurch werden wir praktisch zu Klagen gezwungen.“

Für den BUND steht fest, dass dieser „straßenlastige Plan“ den Verkehr weiter von der Schiene auf die Straße verlagern wird. Die nordrhein-westfälischen Bürger und Autofahrer würden aber trotzdem auch nach 2015 keine Stunde weniger im Stau stehen, die Lebensqualität in den Städten wird durch die Vielzahl von Ortsumgehungen nicht besser werden. Die Umweltschützer schlagen deshalb Korrekturen an dem Planwerk vor. Ein wichtiger Teil davon sei ein 20 Maßnahmen umfassendes NRW-Schieneninfrastrukturpaket, das der Bahn eine durchgreifende Angebotsverbesserung erlaubt.

Dem rot-grünen Kompromiss, wonach auf Umweltprüfungen verzichtet werden soll, erteilte der BUND eine klare Absage. Umweltrisikoeinschätzungen (URE) und FFH-Verträglichkeitseinschätzungen seien unumgängliche gesetzliche Vorschriften. „Wer darauf verzichtet, bricht Recht und Gesetz. Ein solcher politischer Kuhhandel ist untragbar“, so der BUND-Landesvorsitzende Brunsmeier.

Immerhin seien durch erstmalige Anwendung der gesetzlichen Umweltprüfungsvorschriften einige schlimme Eingriffe in Natur und Landschaft vermieden worden. Etliche vom BUND seit Jahren bekämpfte Projekte wurden erst einmal gestrichen oder zurückgestellt (A 4 Olpe zur Hess. Landesgrenze, A 44 Mönchengladbach und Velbert-Bochum, Ennert-Aufstieg und den Venusberg-Tunnel der B 56, B 474 n Olfen, B 58 Wulfen, drei Ortsumgehungen bei Warendorf, zwei B 258-Projekte bei Aachen, zwei B 229-Projekte bei Langenfeld und Balve, B 7n Mettmann). Zugleich kündigte der BUND an, gegen umweltschädliche Projekte auch in Zukunft massiven Widerstand zu leisten (z.B. A 33 bei Bielefeld, A 44 Ratingen-Velbert, die A 1 in der Eifel, die A 46 Menden-Arnsberg-Neheim, die B 239 Kirchlengern [„Horstmann-Strecke“], B 7/B 480 bei Brilon, B 229 bei Wildenrath, A 445 Hamm-Rhynern, B 63 Hamm, B 67 Reken-Dülmen).

Werner Reh, Verkehrsexperte des BUND: „Die Umweltrisikoeinschätzungen haben gezeigt, dass von den 250 Straßenprojekten massive Wirkungen auf Natur und Landschaft ausgingen. Allerdings mussten wir bei der Überprüfung feststellen, dass in über 25 Fällen noch keine oder mangelhafte Umweltprüfungen durchgeführt wurden. Bei Projekten mit sehr hohem Umweltrisiko (URE: 5) muss zwingend ein naturschutzfachlich-ökologischer Planungsauftrag erteilt werden. Die meisten Umgehungsstraßenprojekte müssen gestrichen werden. Sie bringen überhaupt keine spürbare Entlastung der Ortskerne von Lärm und Abgasen, weil der Durchgangsverkehr weit unter 50% - meist sogar unter 25% - liegt und kein Um- oder Rückbau der alten Ortsdurchfahrten erfolgt. Aber gerade dafür sollten Mittel vorgesehen werden.“ „Ziemlich peinlich“ nennt BUND-Verkehrsexperte Reh den Tatbestand, dass der Bundesverkehrswegeplan-Entwurf keine substantielle Aussage zur Radverkehrsinfrastruktur enthält. Bei etlichen Autobahnprojekten sehen die Umweltschützer „rot“ und kündigten erbitterten juristischen Widerstand an. So z.B. bei der Eifelautobahn A 1, die 11 europarechtlich geschützte FFH-Gebiete beeinträchtigt, die A 44 Ratingen-Velbert und die A 46 im Sauerland.

Besonders umstritten bleibt auch die A 33 Borgholzhausen-Bielefeld. Der BUND kündigte an, gegen einen etwaigen Planfeststellungsbeschluss Verbandsklage vor Gericht einzureichen. Hierzu Wolfhart Kansteiner von der Bürgerinitiative gegen die A 33: „Die A 33-Trasse und der Autobahnbetrieb gefährden bedeutende Trinkwasservorkommen und zerstören unersetzliche Vorkommen von seltenen Pflanzen- und Tierarten. Die Entlastungswirkung dieses Straßenneubaus ist dem gegenüber höchst zweifelhaft. Die in ihren Grundzügen bereits 1968 linienbestimmte Trasse ist unter ökologischen Gesichtspunkten die schlechteste aller Varianten.“ Die von der Straßenbauverwaltung vorgelegte FFH-Verträglichkeitsprüfung und die darauf aufbauende Umweltrisikoeinschätzung seien höchst mangelhaft.

Ein weiteres gravierendes Manko des Bundesverkehrswegeplanes liegt nach Auffassung des BUND in der Vernachlässigung umweltfreundlicher Verkehrsträger. Bei den Anmeldungen von Schienenprojekten fehle es „an allen Ecken und Enden“. Demnach würden Ausbaumaßnahmen im Umfang von nur rund 2 Mrd. Euro in NRW vorgesehen. Es fehlten konkrete Aussagen zum Ausbau der Schienenverkehrsknoten, die wegen fehlender Leistungsfähigkeit erhebliche Verpätungen auslösen. Aber auch unterhalb der Großknoten müsste Ausbau betrieben werden, z.B. in Sachen regionaler Netzkonzeption. Im Güterverkehr würden nur die beiden Strecken Betuwe-Linie (Emmerich-Oberhausen) und der Eiserne Rhein (Roermond-Duisburg) angemeldet, aber ohne dass eine Lösung der Lärm- und Naturschutzproblematik auch nur entfernt angedeutet werde.

Dringend notwendig ist nach Aussage des BUND auch ein Lärm-Sanierungsprogramm für Straße und Schiene. Es sei vor dem Hintergrund der heute schon viel zu hohen Lärmbelastung an den Straßen „außerordentlich zynisch“, zu argumentieren, man müsse z.B. die A 59 in Duisburg oder die A 40 durch das Ruhrgebiet von vier auf sechs Spuren ausbauen, damit den Anwohnern Lärmschutz gewährt werden kann. Dafür solle ein

Lärmsanierungstitel für Fernstraßen aus den Neubaumaßnahmen verlangt werden. „Fast 1000 Lärmtote pro in NRW pro Jahr müssten ein überzeugendes Argument sein“, so BUND-Verkehrsexperte Reh.

Für Rückfragen: Dr. Werner Reh, BUND-Verkehrsexperte, Tel.: 0211 / 30 200 5-16 oder 0160 / 91 30 95 50

Hinweis: Die ausführliche BUND-Stellungnahme einschließlich der Projektlisten zu den Straßen- und Schienenprojekten sowie die Tabelle mit ca. 80 Dossiers zu den Einzelvorhaben finden Sie unter www.bund-nrw.de/verkehr.htm; außerdem die Eintragungen in der bundesweiten Datenbank des BUND unter www.bvwp.de