

Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache
20(15)192-C

Stellungnahme
öffentl. Anhörung am 20.09.2023

An den
Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages -

verkehrsausschuss@bundestag.de

Ansprechpartnerin:
Lena Donat
Lena.donat@greenpeace.org
+49-151-74290542

Berlin, 15.09.2023

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 20. September 2023

zu dem

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes, BT-Drucksache 20/6879

Greenpeace begrüßt die Beschleunigung von Planungsverfahren für den Bereich Schieneninfrastruktur, spricht sich aber klar gegen eine Beschleunigung bei Straßenbauprojekten aus. Ein überragendes öffentliches Interesse sollten nur Projekte von existentieller Bedeutung erhalten. Autobahnprojekte, die durch zusätzliche CO₂-Emissionen und die Zerstörung von Naturräumen, die Klimakrise und das Artensterben weiter beschleunigen, widersprechen grundsätzlich einem überragenden öffentlichen Interesse. Zudem binden diese Ausbauprojekte wichtige Planungs-, Bau- und Haushaltskapazitäten, die dringend für die Schiene benötigt werden.

Klimaschutz heißt Verkehrsströme von Straße auf Schiene verlagern

Der Verkehrssektor hängt beim Klimaschutz weit zurück. Nach aktuellen Prognosen hat der Sektor mit Emissionen von 148 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr 2022 die verbindlichen Klimaziele deutlich gerissen. Bis zum Jahr 2030 addieren sich die erwarteten Zielverfehlungen im Verkehr auf eine Lücke von 117 und 191 Millionen Tonnen CO₂, berichtete der Expertenrat für Klimafragen im August. Hauptverursacher der verkehrsseitigen Emissionen ist mit 95 Prozent der Straßenverkehr. Zeitgemäße Infrastrukturplanung muss zum Erreichen der

Spendenkonto: GLS Bank, BIC GENODEM1GLS, IBAN DE49 4306 0967 0000 0334 01
Greenpeace ist vom Finanzamt als gemeinnützig anerkannt. Spenden sind steuerabzugsfähig.
Alle Informationen zum Datenschutz finden Sie auf www.greenpeace.de/datenschutz.

Klimaschutzziele beitragen und für soziale Gerechtigkeit sorgen. Kosteneffiziente Projekte, die nachhaltige Mobilität für alle fördern, sollten daher beschleunigt umgesetzt werden. Dazu gehört der konsequente Ausbau der Schieneninfrastruktur für Bahn und ÖPNV. Der Aus- und Neubau von Autobahnen aber schadet dem Klima und der sozialen Teilhabe. Dies trifft auch auf Projekte zur sogenannten Engpassbeseitigung zu.

Alle Mobilitätsszenarien die den Verkehrssektor im Rahmen eines 1,5°C kompatiblen Kohlenstoffbudgets transformieren, nennen die Verlagerung von der Straße auf die deutlich effizientere Schiene als zentralen Hebel zur Senkung von Emissionen. Auch das 'Net Zero by 2050'-Szenario der Internationalen Energieagentur sieht Verlagerung als unerlässlich an. Um dies und auch die selbst gesteckten Ziele der Bundesregierung, nämlich den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent steigern und die Verkehrsleistung im Personenverkehr zu verdoppeln, zu erreichen, braucht es einen massiven Ausbau der Schieneninfrastruktur. Der Ausbau des ohnehin sehr dichten deutschen Straßennetzes wäre hingegen kontraproduktiv und nicht vereinbar mit den Klimazielen und Erreichen der Klimaneutralität bis 2045.

Autobahnausbau konterkariert Klimaschutz - kein 'überragendes öffentliches Interesse'

Deutschland hat mit über 13.000 Kilometern Autobahn und knapp 38.000 Kilometern Bundesstraßen eines der dichtesten Fernstraßennetze der Welt. Weiterer Neu- und Ausbau dieses Netzes verhindert eine Verkehrsverlagerung, beschädigt wertvolle Naturräume und erzeugt zusätzliche Treibhausgasemissionen. Treibhausgasemissionen entstehen durch den Bau selbst, die Zerstörung natürlicher Senken für den Bau (Wiesen, Wälder, Moore) und Emissionen durch induzierte Verkehre.

Bereits in den 1960er Jahren kam der US Politikwissenschaftler und Ökonom Anthony Downs zu der Erkenntnis, dass die Verbreiterung von Autobahnen das Stauproblem nicht lösen kann. Inzwischen belegen zahlreiche internationale Studien, dass der Verkehr mit der Straßenkapazität wächst.

Auch wenn es sich bei den Autobahnprojekten zur Planungsbeschleunigung lediglich um Ausbauprojekte zur vermeintlichen Engpassbeseitigung handelt, muss davon ausgegangen werden, dass diese Projekte zusätzlichen Verkehr und somit zusätzliche CO₂-Emissionen generieren. Eine Greenpeace-Analyse von Verkehrsdaten die vor und nach dem Ausbau von Autobahnprojekten zur Beseitigung von Engpässen erhoben wurden, bestätigt auch für Deutschland, was Verkehrsplaner:innen seit langem wissen: Neue Fahrspuren verursachen zusätzlichen Verkehr und somit zusätzliche CO₂-Emissionen. Bestenfalls verschieben Ausbauprojekte den Stau an vorgelagerte Straßenabschnitte, schlimmstenfalls ist auch der ausgebaute Abschnitt nach kurzer Zeit von noch stärkeren Staus betroffen. Zudem zerstören oder beeinträchtigen auch diese Engpassprojekte wertvolle Naturräume.

Spendenkonto: GLS Bank, BIC GENODEM1GLS, IBAN DE49 4306 0967 0000 0334 01
Greenpeace ist vom Finanzamt als gemeinnützig anerkannt. Spenden sind steuerabzugsfähig.
Alle Informationen zum Datenschutz finden Sie auf www.greenpeace.de/datenschutz.

Eine Analyse, die Greenpeace zusammen mit dem BUND durchgeführt hat, zeigt, dass der Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan Klimaschäden systematisch verharmlost. Die Auswertung einzelner Projektdossiers der Straßenbauvorhaben zeigt CO₂-Emissionen, die den angegebenen Wert mindestens verdoppeln. Zudem werden die Emissionen ignoriert, die durch die Zerstörung von Wäldern und Mooren sowie den induzierten Lkw-Verkehr entstehen.

Betrachtet man allein die Projektdossiers aller Projekte mit Dringlichkeit 'Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung' (VB-E) ergeben sich zusätzliche CO₂-Emissionen von 410.000 Tonnen pro Jahr, auf eine Lebenszeit von 25 Jahren gerechnet entspricht dies 10 Millionen Tonnen CO₂. Dieser Wert ist wegen der unvollständigen CO₂-Berechnungsmethode der Dossiers das absolute Minimum. Auch fest disponierte Projekte sind hierbei nicht berücksichtigt. Die VB-E Projekte allein beeinträchtigen zudem etwa 80 Natura 2000-Gebiete.

Angesichts der verheerenden Klimabilanz des Verkehrssektors wäre es unverantwortlich, diese Straßenprojekte als 'im überragenden öffentlichen Interesse' festzuschreiben. Durch die direkten und indirekten Treibhausgasemissionen dieser Projekte, tragen sie zu klimawandelbedingte Extremwetterereignisse wie Starkregen, Waldbrände oder extreme Dürren wahrscheinlicher werden. Die erheblichen wirtschaftlichen Schäden und Risiken für Leib und Leben, die von diesen Ereignissen ausgehen, unterstreichen die Absurdität, Neu- und Ausbauprojekte von Straßen als im 'überragenden öffentlichen Interesse' festzuschreiben.

Keine Ersatzneubauten mit Kapazitätserweiterung

Greenpeace unterstützt eine Sanierung der etwa 4.000 maroden Brücken in Deutschland. Angesichts des Sanierungsrückstandes halten wir es auch für sinnvoll, die Verfahren zu vereinfachen. Diese Vereinfachungen darf jedoch nicht dazu führen, den klimapolitisch verfehlten Ausbau von Straßen weiter voranzutreiben. Die geplante Streichung von Umweltverträglichkeitsprüfungen und Planfeststellung für den Ersatzneubau von Brücken mit Ausbaumaßnahmen erhöht die Gefahr einer faktischen Vorwegnahme späterer Planungsentscheidungen über Ausbauvorhaben und fördert so den weiteren klimaschädlichen Bau von Straßen. Dies sollte nicht ins Gesetz übernommen werden.

Schieneinfrastruktur sollte priorisiert werden

Die Bahn hat aufgrund von Versäumnissen der Vergangenheit schon heute massive Defizite, die aufgeholt werden müssen. Das Schienennetz ist vielerorts an der Kapazitätsgrenze und das Netz zu schwach für die Anforderungen der Verkehrswende. Für den angestrebten Deutschlandtakt müssen schnell zahlreiche Aus- und Neubauprojekte angegangen werden. Weitere Verzögerungen würden das Ziel der Bundesregierung, die Zahl der Fahrgäste bis 2030 zu verdoppeln und den Schienengüterverkehr auf 25% zu steigern, unerreichbar werden lassen. Neben zusätzlichen Investitionsmittel und Planungskapazitäten ist es auch notwendig die Planungsprozesse für den Ausbau der Schieneinfrastruktur zu beschleunigen. Die Festschreibung, dass Ausbau und Erweiterung des Schienennetzes im überragenden

Spendenkonto: GLS Bank, BIC GENODEM1GLS, IBAN DE49 4306 0967 0000 0334 01
Greenpeace ist vom Finanzamt als gemeinnützig anerkannt. Spenden sind steuerabzugsfähig.
Alle Informationen zum Datenschutz finden Sie auf www.greenpeace.de/datenschutz.

öffentlichen Interesse ist, begrüßen wir. Allerdings beschränkt sich diese Feststellung im Gesetzesentwurf auf Bedarfsplan-Projekte und lässt einen großen Teil sinnvoller Projekte außen vor, insbesondere viele Elektrifizierungsprojekte. Dabei sind eben diese unerlässlich für die Erreichung der Klimaziele. Im Koalitionsvertrag haben sich die drei Regierungsparteien darauf geeinigt, sie als “im öffentlichen Interesse” festzuschreiben.

Beschleunigungseffekte fragwürdig

In der Gesamtschau wird sich keine reale Beschleunigung einstellen, wenn Projekte über alle Verkehrsträger hinweg unter überragendes öffentliches Interesse gestellt werden. Autobahnaus- und -neubauprojekte binden knappe Haushaltsmittel und Planungskapazitäten, die viel dringender für den Ausbau des Schienennetzes benötigt würden. Allein für die Engpassprojekte, für die eine Beschleunigung im Raum steht, werden Kosten von ca 30 Milliarden Euro veranschlagt. Die Aufwertung des Interesses am Straßenbau geht damit zulasten der Beschleunigung dringend notwendiger Vorhaben für die Energie- und Verkehrswende.

Überprüfung und Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans

Greenpeace spricht sich mit Nachdruck dafür aus, die Beschleunigung von Autobahnaus- und -neubauprojekten aus dem Gesetzesentwurf zu streichen. Stattdessen sollte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr umgehend eine Überprüfung der Fernstraßen- und -neubauprojekte auf Basis umfassender und wissenschaftlicher fundierter Klimaschutzkriterien im Einklang mit dem 1,5°C Ziel auf den Weg bringen. Der Bundesverkehrswegeplan gehört entsprechend angepasst.

Verkehrsinfrastruktur darf nicht weiter auf Basis einfacher Trendfortschreibungen geplant werden. Es muss ein klares Zielbild für die Infrastruktur definiert werden, das im Einklang mit den nunmehr verfassungsrechtlichen abgesicherten Klimaschutzverpflichtungen des Bundes steht.