

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige, Werner Schulz (Berlin) und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Rücknahme des ersten gesamtdeutschen Verkehrswegeplans 1992 – Wende in der Verkehrspolitik**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Die Bundesregierung plant in ihrem ersten gesamtdeutschen Verkehrswegeplan (GVWP) das größte Straßenbauprogramm der Nachkriegsgeschichte. Mehr als 11 000 km Autobahnen und Bundesfernstraßen sollen bis zum Jahr 2010 gebaut oder ausgebaut werden. Obgleich dieses gigantische Programm mit der deutschen Einheit und dem „Nachholbedarf“ in den neuen Bundesländern begründet wird, sollen die meisten Straßen – knapp 8 000 km – mit zwei Drittel der 191,4 Mrd. DM Investitionsmittel im Westen gebaut werden. Statt der durchschnittlichen 5 Mrd. DM pro Jahr, die der Bund in den vergangenen zehn Jahren für den Fernstraßenbau ausgegeben hat, sollen es fortan 10 Mrd. DM sein. Über die geplanten Bundesfernstraßen hinaus sollen noch erhebliche zusätzliche Mittel in Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen investiert werden, woran der Bund mit mehreren Milliarden DM pro Jahr beteiligt ist.
2. Die Behauptung der Bundesregierung, daß die Schienenstrecken mit den veranschlagten 194,9 Mrd. DM bis 2010 gleichrangig ausgebaut werden, ist vor diesem Hintergrund schlichtweg falsch. Außerdem sind in der genannten Investitionssumme auch alle Strecken des Schienennahverkehrs eingeschlossen.
3. Mit ihrem ersten GVWP überrollt die Bundesregierung ihre eigenen Klimaschutzziele. Die Verkehrsprognosen, die dem GVWP zugrunde liegen, implizieren einen erheblichen Zuwachs der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2005 – in den westlichen Ländern um 43 vom Hundert und in den östlichen um 150 vom Hundert gegenüber 1987. Damit würden mögliche Reduktionen in anderen Sektoren mehr als kompensiert.
4. Der GVWP ist von einem integrierten Gesamtverkehrskonzept, das auf eine nachhaltige Mobilität von Wirtschaft und Gesellschaft ausgerichtet ist, weit entfernt. Nach wie vor wird –

entsprechend der vorhergesagten Zuwächse – jeder Verkehrsträger für sich ausgebaut. Insbesondere bleibt unberücksichtigt, daß der Aus- oder Neubau einer Straße parallel zu einer vorhandenen Bahnlinie dieser die wirtschaftliche Grundlage entziehen kann.

5. Der GVWP ist gegen jede verkehrspolitische Vernunft konzipiert worden. Insbesondere an den Neubauplänen Ostseeautobahn A 20, der Autobahn A 13 Dresden–Prag und den Autobahnprojekten im Korridor Ruhrgebiet–Halle/Leipzig kann schlüssig demonstriert werden, daß wichtige ökologische und ökonomische Bewertungsgrundlagen sowie der Zusammenhang „Autobahn contra Schiene“ unberücksichtigt bleiben.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

1. Den ersten gesamtdeutschen Verkehrswegeplan in der vorgelegten Form zurückzunehmen.
2. Den Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes zurückzunehmen und insbesondere
  - a) den geplanten Bau der Ostseeautobahn A 20 einschließlich der Verlängerung durch Schleswig-Holstein und Niedersachsen wegen der wirtschaftlichen Nachteile für das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern zu streichen,
  - b) den geplanten Bau der A 13 Dresden–Prag wegen ökologischer Unvereinbarkeit zu streichen und
  - c) die geplanten Autobahnneubauten der A 82 Göttingen–Halle und der A 44 Kassel–Eisenach im Korridor Ruhrgebiet – Raum Halle/Leipzig zu streichen, da diese gegen vorhandene und kostengünstig ausbaufähige Schienenverbindungen gerichtet sind.
3. In einem abgestuften Verfahren gemeinsam mit den Bundesländern, den Kommunen sowie den Umwelt- und Naturschutzverbänden ein integriertes Verkehrskonzept zu erarbeiten und bis zum 30. Juni 1993 vorzulegen. Priorität hat dabei die Verkehrsvermeidung und die Verkehrsverlagerung auf Bahn und ÖPNV sowie die Abstimmung der Verkehrsträger untereinander. Dem Ausbau und der Modernisierung der Schienenwege und des ÖPNV ist gegenüber dem Fernstraßenaus- und -neubau eindeutig Vorrang zu geben.

Bis zur Vorlage dieses integrierten Gesamtverkehrskonzeptes dürfen Genehmigungsverfahren nur bei raumordnerisch und umweltpolitisch unstrittigen Projekten, in der Regel Ausbau und Modernisierung von Schienenwegen einschließlich Verkehrswegen für den spurgebundenen ÖPNV, durchgeführt werden.

Bonn, den 27. Oktober 1992

**Dr. Klaus-Dieter Feige**  
**Werner Schulz (Berlin) und Gruppe**

## Begründung

„Im Gegensatz zu den Schienenprojekten haben die Straßenprojekte kaum noch bedeutende Reisezeitverbesserungen zur Folge. Auch eine Ausstrahlung der Projekte auf die alten Bundesländer ist kaum festzustellen. Dies ist auf das flächendeckend hohe Qualitätsniveau des westdeutschen Fernstraßennetzes und die auch in den neuen Bundesländern vorhandenen Autobahnen für die großräumigen Verbindungen zurückzuführen.“ Die Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (BfLR) kommt in ihrer raumordnerischen Beurteilung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit zum eindeutigen Fazit, daß die Schienenprojekte die höchsten Erreichbarkeitseffekte haben und deshalb zeitlichen und finanziellen Vorrang erhalten müßten.

Dagegen setzt der GVWP eindeutig auf einen massiven Ausbau des Autobahn- und Fernstraßennetzes. Gegenüber früheren Verkehrswegeplänen sind zwar wesentlich umfangreichere Investitionsvorhaben für die Schiene festzustellen, ohne daß diese jedoch zu Lasten der Straßen gehen würden. Oftmals werden sich die geplanten Straßenvorhaben gegen vorhandene und neue Schienenstrecken auswirken. Entgegen den Äußerungen des Bundesministers für Verkehr ist dieser Verkehrswegeplan kein integriertes Gesamtkonzept, da dieser beim schrankenlosen Ausbau der verschiedenen Verkehrsträger verbleibt, Zusammenhänge zwischen den Trägern ausläßt und jeglichen Ansatz von Verkehrsvermeidung vermissen läßt.

Angesichts der exponentiell fortschreitenden Umweltzerstörung und angesichts der drohenden Klimadestabilisierung greift der GVWP auf unsachgemäße Vorgaben zurück. Drei Szenarien der künftigen Verkehrsentwicklung wurden erarbeitet. Die Fortschreibung der bisherigen Entwicklung (Szenario F) wurde ebenso wie ein sogenanntes umweltorientiertes Szenario (G) mit einigen restriktiven Rahmenbedingungen – u. a. Verdoppelung der PKW-Nutzerkosten und Erhöhung der LKW-Kosten um 50 vom Hundert – aufgegeben. Statt dessen wurde ein „Zwischenmodell“ Szenario H zur Grundlage des GVWP gemacht, das mit Kostensteigerungen von 30 vom Hundert bzw. 5 vom Hundert für PKW- bzw. LKW-Nutzer angesichts von Inflation und Einkommenswachstum Umweltorientierung vortäuscht.

Die Wachstumsprognosen des Szenarios H werden einer Studie des Umweltbundesamtes zufolge auf den eingangs erwähnten drastischen Anstieg der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen von 43 vom Hundert bzw. 150 vom Hundert in den alten bzw. neuen Ländern im Vergleich zum Referenzjahr 1987 hinauslaufen. Schon seit 1987, als die Bundesregierung ihr CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel (um 25 vom Hundert in den alten und wesentlich mehr in den neuen Ländern bis 2005) festgelegt hat, sind die Emissionen des Straßenverkehrs in den alten Ländern um 16 vom Hundert gestiegen. Folgerichtig fordert die Umweltministerkonferenz der Bundesländer in einem Beschluß vom Mai 1992 eine geänderte Prognose in Richtung auf das Szenario G, da der vorgelegte GVWP 1992 nicht als die geforderte Trendwende in der Verkehrspolitik angesehen werden kann.

*Ostseeautobahn gegen wirtschaftliche Vernunft*

Zusätzlich zu den tiefgehenden ökologischen Schadensfolgen widerspricht die geplante Ostseeautobahn A 20 auch der wirtschaftlichen Rationalität. Alle drei bisher vorliegenden Studien, die die Auswirkungen der geplanten Ostseeautobahn auf den Standort untersucht haben (Bundesanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Institut für Regionalforschung der Universität Kiel, Jörg Kuhbier, im Auftrag der Landesregierung Schleswig-Holstein), kommen zu einer weitgehend negativen Beurteilung.

Beispielhaft für alle sieht die Bundesanstalt für Landeskunde und Raumordnung gerade in dem fehlenden wirtschaftlichen Gegengewicht zu den Räumen Hamburg und Lübeck eine Grundlage für künftiges Fernpendeln und Abwanderung von insbesondere jüngeren und qualifizierten Arbeitskräften, d. h. eine Schwächung des Standortfaktors Arbeitskräftepotential wird die direkte Folge sein. Auch der weite Transport von Fertigprodukten wird infolge der verbesserten Straßenerreichbarkeit günstiger als die Produktion vor Ort. Schließlich machen die Gutachter auch auf die negativen Auswirkungen eines massenhaften autoorientierten Tages- und Wochenenderholungsverkehrs aufmerksam, der die für die Region wichtige Fremdenverkehrswirtschaft erheblich beschädigt.

Lediglich die Uni Kiel kommt in ihrem Gutachten für einen kleinen westlichen Teilabschnitt der Ostseeautobahn zu positiven Effekten – allerdings für den Raum Lübeck. Schließlich haben von den vier Ballungszentren Mecklenburg-Vorpommerns zwei – Rostock und Schwerin – einen gut ausgebauten Autobahnanschluß. Warum da gerade eine Querverbindung ins nicht übermäßig wirtschaftskräftige Schleswig-Holstein helfen soll, bleibt das Geheimnis des Verkehrsministers.

Nur durch die Anrechnung zusätzlicher weiträumiger Transitverkehre Ost-West erscheint dieses unsinnige Projekt zumindest auf dem Papier gerechtfertigt zu sein. Ohne diesen Trick wäre das erforderliche Nutzen-Kosten-Verhältnis derart ungünstig, daß die Planung umgehend eingestellt werden müßte. Aber auch hier gilt die Aussage des im Auftrage der schleswig-holsteinischen Landesregierung tätigen ehemaligen Hamburger Umweltsenators Jörg Kuhbier, daß Durchgangsverkehre keine bzw. kaum wirtschaftliche Vorteile für das Transitland bringen. Um eine positive wirtschaftliche Entwicklung in Mecklenburg-Vorpommern in Gang zu bringen, bedarf es dringend einer neuen Wirtschaftspolitik, keinesfalls aber der Fortsetzung der alten, in den westlichen Bundesländern längst gescheiterten Verkehrspolitik.

*Autobahn Dresden–Prag gegen Umwelt und Kulturlandschaft*

Das Umweltbundesamt weist in seiner Einschätzung der A 13 darauf hin, daß die vielschichtige und überaus hohe Empfindlichkeit des gesamten Untersuchungskorridors eine Abgrenzung relativ konfliktarmer Korridore nicht zuläßt und deshalb die Trassenführung einer Autobahn nach umwelttechnischen und ökologischen Aspekten nicht vertretbar ist. Statt also die A 13 zu verwirk-

lichen, sollten die verplanten Investitionsmittel zur Beschleunigung des Ausbaus der vorhandenen Schienenverbindungen und des Ausbaus vorhandener Straßen, insbesondere reaktiv umweltverträglicher Ortsumgehungsstraßen, eingesetzt werden.

Bei einer Realisierung der A 13 würde der gesamte West- und Südteil Dresdens vom Umland abgeschnitten, u. a. durch Schallschutzwände von bis zu 12 m Höhe. Drastisch verschlechtern würde sich das Stadtklima, da mit der Autobahn die Frischluftschneise für die Dresdner Kessellage in eine Abgasschneise verwandelt würde. Zahlreiche hochwertige Wohnanlagen würden in Gebiete ohne Wohnwert herabgesetzt. Die Einmaligkeit Dresdens besteht u. a. darin, daß sich die Stadt harmonisch in das Elbtal einfügt und organisch mit dem Umland verbunden ist, was durch die Autobahn unwiederbringlich zerstört würde.

Hinzu kommen Eingriffe in die ebenfalls einmalige Sächsische Schweiz. Sandsteinfelsen und Wald sind elementar bedroht durch die Schadstoffemissionen des Autoverkehrs. Das kleinräumig gegliederte Landschaftsbild würde durch eine Autobahn und die daraus folgenden Zersiedelungstendenzen nachhaltig zerstört. Eine Kulturlandschaft von internationalem Rang würde ihre Eigenart und wichtiges Zukunftskapital verlieren. Mit der Autobahn wäre darüber hinaus die Voraussetzung für einen überdimensionierten (PKW-orientierten) Kurzeittourismus, der die Landschaft weiter schädigt und zum Attraktivitätsverlust für Langzeit-Urlauber führt, und damit letztlich ein Standbein der Region beeinträchtigt.

Bereits heute sind die Wälder entlang der Grenze zur ČSFR stark geschädigt (10 vom Hundert der Waldfläche). Die jetzt noch mäßig geschädigten Wälder im Mittelbereich (45 vom Hundert) werden bis zur Jahrtausendwende größtenteils stark geschädigt sein. Bisher sind die Schäden fast ausnahmslos auf die SO<sub>2</sub>-Emissionen aus Nordböhmen zurückzuführen. Die mit der Autobahn zusätzlich zu erwartenden NO<sub>x</sub>-Emissionen werden neue Schäden verursachen und in der Kombination mit den „klassischen“ Schadstoffen eine bislang nicht gekannte Beschleunigung des Waldsterbens einleiten. Biologen der „Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz“ rechnen innerhalb von zehn Jahren mit einem Totalverlust der Wälder in einem 6 bis 12 km breiten Streifen. Damit würde der Sandstein seinen wichtigsten Schutz verlieren.

#### *A 44 und A 82 gegen die vorhandene Schienenanbindung*

Die mangelhafte Berücksichtigung von verkehrlichen Alternativen im Schienenbereich zeigt sich am deutlichsten in der Relation Ruhrgebiet Nordhessen/Süd-niedersachsen – Raum Halle/Leipzig (-Dresden). Neben dem bescheidenen Ausbau einer Bahnverbindung über Kassel und Nordhausen sollen zwei Autobahnneubauten zusätzliche Verkehrsverbindungen schaffen: Die A 82 Göttingen–Halle und eine Autobahnverbindung A 44 von Kassel über Eisenach. Dabei liegen die mit relativ wenigen Mitteln ausbaufähigen Bahnstrecken unmittelbar daneben. Die beiden mög-

lichen Streckenausbauten im Zuge der Bahnlinien vom Ruhrgebiet über Altenbeken–Northeim–Halle und über Kassel–Bebra–Erfurt wurden vom Bundesverkehrsministerium nicht einmal bewertet. Gerade in dieser Relation geht von der Entscheidung der Bundesregierung für die Straße und gegen die Schiene gleich in zwei Fällen ein völlig falsches Signal aus.

Der Korridor „Ruhrgebiet/Nordhessen/Süd-niedersachsen/Thüringen“ ist durch Schienenstrecken erschlossen, deren Ausbau und Modernisierung kurzfristig und kostengünstig eine hohe Leistungsfähigkeit ermöglichen würde. Insbesondere mit dem Ausbau der Verbindung Kassel–Eisenach könnte ein leistungsfähiger Schienenstrang mit Fernwirkung gerade im Güterverkehr verwirklicht werden. Kassel wurde in den vergangenen Jahren ohnehin verstärkt zu einem Eisenbahnknotenpunkt ausgebaut. Die Schienenverbindungen „Main–Weser–Bahn“ und „Ruhrgebietsstrecke“ wurden durch den Bau der Hochgeschwindigkeitseisenbahn „Hannover–Würzburg“ ergänzt. Die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Schienenausbaustrecke „Dortmund–Paderborn–Kassel“ bedarf der verkehrlichen Vervollendung durch ihre Weiterführung über Bebra nach Eisenach. Dadurch würde eine durchgehende leistungsfähige Schienenverbindung zwischen dem Ruhrgebiet und dem Raum Halle/Leipzig entstehen, die auch West- und Osteuropa besser anbinden würde.

Mit der sofort zu beginnenden Planung dieser Schienenverbindungen ist gleichzeitig die Planung von einzelnen Umgehungsstraßen im Zuge der Bundesstraße 7 zwischen Kassel und Thüringen zu beginnen. Nur eine solche Vorgehensweise kann garantieren, daß

- a) durch die Schaffung von Schienenkapazität der mittelfristig unumgängliche Prozeß der Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene und
  - b) eine in überschaubarem Horizont vollziehbare Entlastung dieses Straßenzuges
- erfolgen kann.

Nachdem die Südharzeisenbahn, eigentlich eine ideale Güterbahnverbindung in der Relation „Ruhrgebiet–Paderborn–Northeim–Nordhausen–Halle–Leipzig“, nicht einmal von der Bundesregierung geprüft wurde, plant die Bundesbahn inzwischen ihre Demontage auf ein Gleis. So sieht die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene durch die Bundesregierung wirklich aus. Das ideologische Festhalten der Bundesregierung an einer regional heftig umstrittenen Autobahnvariante wird die Güter nicht auf die Bahn bringen.

#### *Nachhaltige Mobilität durch verkehrsvermeidende Infrastrukturplanung*

Um der Gefahr zu begegnen, durch forcierten Fernstraßen-ausbau, wie im ersten GVWP vorgesehen, und den damit einhergehenden langfristigen Kapitalbindungen vollends in die verkehrspolitische Sackgasse zu geraten, müssen Bund, Länder und Gemeinden zusammen mit Umwelt- und Naturschutzverbänden bis zum 30. Juni 1993 ein integriertes Verkehrskonzept erarbeiten und vorlegen. Erst auf dieser Grundlage sollte ein neuer GVWP entworfen wer-

den, der vor allem die Verbesserung und den Ausbau der umweltfreundlichen Bahninfrastruktur und den Aufbau flexibler ÖPNV-Netze – speziell in der Fläche – vorsieht, um dadurch verkehrsvermeidende Siedlungs- und Stadtplanungspolitiken von Ländern und Kommunen zu unterstützen. Gerade auch wegen der bestehenden und absehbar steigenden Finanzierungsengpässe der öffentlichen Hand müssen die Vorhaben zum Fernstraßenaus- und -neubau nach dem Entwurf des ersten GVWP gestoppt und die dafür veranschlagten Mittel für Schieneninfrastrukturvorhaben verwendet werden.

