

Zusammenfassung der Masterarbeit

"Wie kann eine konsequent klimagerechte Verkehrsplanung aussehen? Bedarfe einer mit den Klimaschutzziele des Übereinkommens von Paris im Einklang stehenden Mobilitäts- und Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes"

von Jonathan Siebert

11. August 2021

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist das zentrale Instrument des Bundes zur Planung der überregionalen Verkehrsinfrastruktur. Mit ihm plant die Bundesregierung überregional Neu- und Ausbau sowie Erhalt und Erneuerung aller bundeseigenen Straßen, Schienen und Wasserstraßen. Der aktuelle BVWP 2030 aus dem Jahr 2016 setzt trotz Klimakrise die fatale Straßenbaupolitik der vergangenen Jahrzehnte fort. Gleichzeitig steigt der Anteil des Verkehrs an den deutschen Treibhausgasemissionen von 16,4 Prozent im Jahr 2010 auf inzwischen über 20 Prozent. Als einzigem Sektor gelingt es dem Verkehr nicht, die Emissionen zu senken. So verfehlt Deutschland nicht nur alle nationalen Klimaschutzziele, sondern bricht auch das Übereinkommen von Paris.

Die Planung der Verkehrsinfrastruktur spielt für effektive Reduktionsstrategien eine Schlüsselrolle. Die Festsetzungen und Projekte des BVWP beeinflussen die Verkehrsentwicklung sehr langfristig und tragen so bislang dazu bei, dass die zurückgelegten Wege, insbesondere auf der Straße, immer länger werden. So werden technische Effizienzgewinne von einem immer höheren Verkehrsaufwand „aufgefressen“ und die Emissionen bleiben unverändert hoch. Die ungebremste Steigerung des Verkehrsaufkommens – und damit die hohen Emissionen – sind auch auf Probleme bei der Planaufstellung und Mängel in der genutzten Bewertungsmethodik zurückzuführen. Die wichtigsten Kritikpunkte dabei sind:

Kritikpunkt: Grundausrichtung auf Verkehrswachstum

Der BVWP orientiert sich an veralteten wissenschaftlichen Grundsätzen und an einem vermeintlichen, jedoch nie nachgewiesenen „Bedarf“ nach immer mehr Verkehr und zusätzlichen Verkehrswegen. Die Steigerung des Verkehrsbedarfs ist jedoch kein naturgesetzliches Phänomen, vielmehr handelt es sich um eine sich selbst erfüllende Prophezeiung, da mehr und besser ausgebaute Straßen mehr Verkehr erzeugen. Dieses Phänomen des „induzierten Verkehrs“ wird in der Methodik jedoch weitgehend vernachlässigt. Das konstante Reisezeitbudget der Menschen von rund 60 bis 70 Minuten am Tag führt so nur zur Verlängerung der zurückgelegten Wege, während reale Zeiteinsparungen oder volkswirtschaftliche Vorteile durch zusätzlichen Verkehr so gut wie nicht zustande kommen.

Kritikpunkt: Missachtung grober Klima- und Umweltschäden

Die BVWP-Projekte führen zu erheblichen Treibhausgasemissionen und zu starken Beeinträchtigungen schutzbedürftiger Naturräume. Die durchgeführten Umweltprüfungen beschreiben zwar die Klima- und Umweltschäden, nennen jedoch keine Maßnahmen zu deren Vermeidung oder Minderung. Auch die Ergebnisse der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung bleiben bei Abwägung und Zulassung nahezu unberücksichtigt. Bei der Wahl des Investitionsszenarios, welches auch die Verteilung der Mittel auf die drei Verkehrsträger definiert, wurde eine Variante gewählt, die die Klimaschutzziele ignoriert und den Status Quo umwelt- und klimaschädlicher

Straßenbaupolitik weitgehend fortschreibt. Auch das UBA kommt zu dem Ergebnis, dass der aktuelle BVWP bei der Umweltprüfung „faktisch durchgefallen“ sei.

Kritikpunkt: Mangelhafte Kosten- und Nutzenberechnung

Das Verfahren zur Berechnung von Nutzen und Kosten ist an vielen Stellen fehlerhaft und außerdem anfällig für Manipulationen und subjektive Einflüsse. Kostenschätzungen fallen systematisch zu niedrig aus, um gewünschte (Straßen-)Projekte als wirtschaftlich darzustellen. Angenommene Nutzen-Kosten-Verhältnisse werden so in der Realität nicht erreicht. Der Bundesrechnungshof kritisierte bereits mehrfach und deutlich das Vorgehen des BMVI bei der Ermittlung und Plausibilisierung der öffentlichen Kosten. Zudem werden in der Nutzen-Kosten-Analyse die monetarisierten Fahrzeitverkürzungen viel zu hoch gewichtet, da die Effekte des induzierten Verkehrs weitgehend unberücksichtigt bleiben.

Kritikpunkt: Deutlich zu hoher Flächenverbrauch

Um das Flächenverbrauchsziel der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie einhalten zu können, dürfen die Vorhaben des aktuellen BVWP maximal 1,9 Hektar Fläche pro Tag neu in Anspruch nehmen. Allein die Realisierung der vordringlichen Projekte verbraucht jedoch bereits 2,9 Hektar pro Tag, der Zielwert wird also deutlich überschritten. Dies ist angesichts der Unmöglichkeit einmal versiegelten Erdboden wiederherzustellen nicht nur ökologisch fatal. Es ist auch verkehrlich unnötig, da das Straßennetz in Deutschland längst ausreichend dicht ist und alle deutschen Oberzentren in befriedigender bis sehr guter Verbindungsqualität erschlossen sind.

Kritikpunkt: Fehlende Alternativenprüfung

Der Planungsprozess des BVWP sieht keine ausreichende Prüfung und Berücksichtigung möglicher Planungsalternativen durch Aus- oder Umbau vorhandener Verkehrswege oder das Einbeziehen alternativer Verkehrsträger im jeweiligen Verkehrskorridor vor. Insbesondere in frühen Planungsstufen ist der Verzicht auf eine umfassende Alternativenprüfung eine erhebliche Effizienzhürde. Auch die Zweckbindung der vom Bund bereitgestellten Gelder („Straße“ statt „Verkehr“) ist in diesem Zusammenhang problematisch, da sie Kommunen die Möglichkeit verwehrt, die Mittel für jeweils lokal angemessene Mobilitätslösungen einzusetzen.

Kritikpunkt: Intransparente Priorisierung der Vorhaben

Es ist völlig unklar, nach welchen Kriterien die Vorhaben vom BMVI in die verschiedenen Bedarfskategorien eingeordnet werden. Dieses auch über die verschiedenen Projekte kaum vergleichbare Vorgehen bei der Priorisierung führt in vielen Fällen zur Verfolgung lokaler Interessen und zur willkürlichen Befürwortung von Projekten, die gesamtgesellschaftlich unsinnig sind. Zudem immunisiert das BMVI alte Projekte über die Merkmale „laufendes oder fest disponiertes“ Projekt bzw. den „fortgeschrittenen Planungsstand“ gegen Streichung. Innerhalb der Dringlichkeitskategorien werden zudem nach dem sogenannten „Windhundprinzip“ häufig unabhängig vom tatsächlichen Bedarf einfach jene Vorhaben umgesetzt, die bereits baureif in den Schubladen der eifrigsten Bauverwaltungen liegen. Projekte der neugeschaffenen Bedarfskategorie „Potenzieller Bedarf“ wurden zudem nicht vollständig bewertet und entziehen sich damit einer geordneten Umweltprüfung und Öffentlichkeitsbeurteilung.

Kritikpunkt: Format und Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Aufstellung des Plans widerspricht den hierzu formulierten Grundsätzen des BMVI. Sie kann insgesamt als nicht ergebnisoffen, nicht effektiv, nicht dialogisch, nicht fair und in weiten Teilen auch nicht verständlich bezeichnet werden. Unterlagen fehlten, waren nicht verständlich oder wurden im Nachhinein geändert,

Expertenwissen wurde bei vom BMVI benannten Gutachter:innen monopolisiert. Die rund 39.000 eingereichten Stellungnahmen und die 50 konkreten Alternativvorschlägen der Verbände führten zu nahezu keiner substanziellen Änderung der Planungen. Dies ist problematisch, weil ohne eine qualifizierte Beteiligung der von einem Vorhaben betroffenen Akteur:innen und Akteursgruppen die Akzeptanz in vielen Fällen gering ist und in der Folge die Häufigkeit und die Intensität der auftretenden Konflikte steigen.

Kritikpunkt: Ineffektive Planungsstruktur und Kompetenzverteilung

Dass sich beim BVWP Planungs- und Entscheidungsträger faktisch sehr nahe sind, hat negative Folgen für eine wirksame Qualitätskontrolle. Vielfältige Einflussmöglichkeiten politischer Akteur:innen und Ebenen führen zu Intransparenz und Effizienzproblemen. Immer wieder gelingt es dabei, hohe Summen des gigantischen Verkehrshaushalts (2021: 34 Mrd. Euro) in partikulär erwünschte Projekte und Regionen zu lenken. Ein wohlfahrtsoptimales Niveau bei der Bereitstellung des knappen Gutes „Investitionsmittel“ wird so nicht erreicht. Insgesamt ist das Verfahren nicht transparent und klar genug. Bis heute existiert so eine kaum finanzierbare Maximalplanung mit fraglichen Bedarfen und ein „Wunschzetteldenken“ an Stelle der längst benötigten integrierten und verkehrsträgerübergreifenden Netzentwicklungsstrategie.

Die genannten, an dieser Stelle jedoch nur in aller Kürze zusammengefassten Problemfelder des Bundesverkehrswegeplans machen einen umfassenden Reformbedarf deutlich. Mit einem „Weiter so“ ist das Pariser Übereinkommen für Deutschland nicht einzuhalten. Die Reform des BVWP sollte sich daher nicht nur auf die Bewertungsmethodik und die darin zentrale Nutzen-Kosten-Analyse beschränken, sondern die Verkehrsinfrastrukturplanung auf Bundesebene als Gesamtsystem weiterentwickeln und so mit den umfangreichen klimapolitischen Herausforderungen – vor allem starke Treibhausgasreduzierungen auch im Verkehr – in Einklang bringen.

Weiterentwicklung: Integriertes Planungsleitbild etablieren

Die weitgehend isolierte Bewertung der Vorhaben im Rahmen der bisherigen NKA ist nicht geeignet, Netzwirksamkeit und Verlagerungspotenzial hinreichend zu berücksichtigen. Notwendig sind stattdessen bedarfs- und klimagerechte Priorisierungen, welche die ökologischen, ökonomischen, sozialen, technischen und politischen Einflussfaktoren des Systems Verkehr gleichberechtigt berücksichtigen. Anstelle des Verkehrs (das Instrument) sollten ab sofort die Mobilität (das Bedürfnis) und die verschiedenen Möglichkeiten diese zu befriedigen im Mittelpunkt der Planungen stehen. Nicht ein möglichst starkes Wachstum der Tonnen- oder Personenkilometer ist das Ziel, sondern die Sicherung eines allgemeinen Mobilitätsniveaus mit möglichst minimalem Verkehr. Auch die negativen verkehrlichen Folgen einer starken Zersiedlung sind dabei zu berücksichtigen. Die kluge Kopplung von „Push“- und „Pull“-Maßnahmen bietet sich als zentraler Grundsatz einer steuernden Verkehrsentwicklungsplanung an. Statt einer nach Verkehrsträger separierten Bewertung von Einzelprojekten ist eine übergeordnete Gesamtanalyse der Verkehrsnetze auf ihre Schwachstellen vorzunehmen und eine integrierte, zielbezogene und verkehrsträgerunabhängige Investitionsstrategie zu entwickeln, die den Netzgedanken und die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes in den Mittelpunkt stellt. Parallellaufende Planungen verschiedener Verkehrsträger könnten mit externen Plänen in Korridoruntersuchungen zusammengeführt werden. Dabei ist unter allen Mobilitätsoptionen und Infrastrukturmischungen nach den besten Lösungen zur Deckung eines definierten Mobilitätsbedürfnisses „von A nach B“ zu suchen. Die Entwicklung von Szenarien in Übereinstimmung mit den klimapolitischen Zielen könnte die verkehrlichen und umweltbezogenen Konsequenzen für das gesamte Verkehrsnetz aufzuzeigen – und nicht

wie bisher nur für einzelne Trassen und Projekte. In mehreren Schritten wird das Konzept dann unter Berücksichtigung der jeweiligen Auswirkungen den Zielen angepasst. So würden unerwünschte Nebenwirkungen, wie etwa der induzierte Verkehr, frühzeitig sichtbar und das rechtzeitige politische Gegensteuern auf der konzeptionellen Ebene möglich. Ein gemeinsamer Arbeits- und Diskussionsprozess mit wissenschaftlichen, politischen, zivilgesellschaftlichen und wirtschaftlichen Akteur:innen könnte darüber hinaus auf einer regelmäßigen BVWP-Methodenkonferenz die Möglichkeiten effektiver Emissionsminderungen im Infrastrukturbereich ausloten und zielführende Veränderungsprozesse einleiten.

Weiterentwicklung: Verkehrsprognose reformieren

Das unendliche Wachstum des Verkehrsaufkommens ist weder möglich noch nötig oder sinnvoll. Auch führt mehr Verkehr nicht zu mehr Wohlstand. Bei mildereren Wachstumsvorgaben oder anderen Zielsetzungen, etwa zum Erreichen der Klimaziele, könnten die bestehenden Mobilitätsbedürfnisse ebenfalls in guter Qualität abgedeckt werden. Die bisherige Ausrichtung der Verkehrsprognose sollte daher einem neuen Grundsatz weichen, der verkehrsträgeroffen ist, wirklichkeitsnahe Eingangsdaten einbezieht und Gestaltungsszenarien entwickelt, die an den klimapolitischen Reduktionszielen und den realen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen ausgerichtet sind. Anschließend ist mit geeigneten Instrumenten die Umsetzung dieser Szenarien anzustreben. Ein angemessenes Prognose- und Bewertungsverfahren müsste auch jüngere Entwicklungen berücksichtigen können und den regionalen Unterschieden bei den Auswirkungen der Vorhaben auf die Beschäftigung und die strukturelle Entwicklung einer Region Rechnung tragen. Dafür bedarf es zunächst der Erarbeitung von Kriterien, die aufzeigen, warum ein bestimmter Infrastrukturausbau notwendig sein könnte und welche fördernden oder kontraproduktiven Wirkungen zu erwarten sind. In jedem Fall ist zu prüfen, ob alternative Investitionen gleicher Größenordnung das Gemeinwohl effektiver steigern können. So können die positiven regionalwirtschaftlichen Wirkungen maximiert und effiziente Mittelverteilungen sichergestellt werden.

Weiterentwicklung: Umweltprüfungen substanziell berücksichtigen

Die Umweltprüfungen des BVWP (SUP und UVP) erheben den Anspruch, den geltenden gesetzlichen Anforderungen zu genügen. Gleichwohl fehlen im BVWP 2030 Angaben darüber, in welchem Maße etwa die Summe aller geplanten Straßenprojekte zur Verkehrsentwicklung oder zur Zunahme der CO₂-Emissionen beiträgt. Die im Umweltbericht nach Art und Ausmaß ermittelten Treibhausgasemissionen sind daher ab sofort ins Verhältnis zu setzen zu dem im jeweiligen Jahr nach dem Klimaschutzgesetz zur Verfügung stehenden Emissionsbudget des Verkehrssektors. Ist dieses durch bereits umgesetzte und noch betriebene Vorhaben (demnächst) ausgeschöpft, wäre das Vorhaben „klimaunverträglich“ und damit zu verwerfen. Gleiches gilt, wenn ein Vorhaben einen derart großen Teil des noch nicht ausgeschöpften Emissionsbudgets in Anspruch nimmt, dass für weitere Vorhaben kaum noch Raum bliebe. „Klimaunverträglich“ wären zudem Vorhaben, die einen Pfad beginnen oder manifestieren würden, der absehbar künftigen Emissionsbudgets für den Sektor entgegensteht. Im Umweltbericht ist zudem mindestens überschlägig zu ermitteln und zu beschreiben, ob und wie stark ein Vorhaben, das in Deutschland realisiert werden soll, die Entstehung indirekter, sekundärer oder kumulativer Treibhausgasemissionen mit globaler Wirkung verursacht. Alle geplanten Vorhaben stehen künftig unter dem Vorbehalt, dass sich im Rahmen der Umweltprüfungen keine Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima ergeben, die den nationalen und internationalen Klimaschutzzielen zur Emissionsreduktion entgegenstehen. Inwieweit

klimarelevante Vorhaben, die heute errichtet und über Jahrzehnte oder sogar unbefristet betrieben werden sollen mit Blick auf das globale Klima noch zulassungsfähig sind, wird künftig genau zu prüfen sein.

Weiterentwicklung: Öffentlichkeitsbeteiligung ausweiten

Das BMVI muss sicherstellen, dass eine gut informierte Öffentlichkeit über Inhalte und Ergebnisse des BVWP informiert ist und darüber debattieren kann, um die regelmäßig sehr weitreichenden Entscheidungen gesellschaftlich mittragen zu können. Dies ist aktuell nicht der Fall. Künftig müssen die Bürger:innen frühzeitig, umfassend und vor allem gut verständlich über die Details einer anstehenden Öffentlichkeitsbeteiligung und die Planinhalte informiert und zur Teilnahme animiert werden. Die ausgelegten Unterlagen müssen so gestaltet sein, dass die Planungsentwürfe auch von Laien verstanden, hinterfragt und kommentiert werden können. Hierzu sind unter Nutzung der verschiedenen, auch technischen und digitalen Möglichkeiten effektivere Beteiligungsformate zu entwickeln. Die Beteiligung sollte bereits zu Beginn des Planungsprozesses ansetzen und die Frist zur Stellungnahme angesichts des Umfangs und der Komplexität auf zwölf Wochen verlängert werden.

Weiterentwicklung: Schienenverkehr stärken

Die emissionsbezogenen Vorteile des Schienenverkehrs sind allgemein bekannt. Die vom BMVI formulierte Priorisierung von Schienenvorhaben ist daher in der Realität umzusetzen und zu intensivieren. Eine Strategie, durch die Güterverkehr wirksam von der Straße auf die Schiene verlagert wird (anstatt dies immer nur als Ziel zu formulieren), ist schnellstmöglich zu entwickeln und umzusetzen. Nur so lässt sich die weitere Zunahme des Straßengüterverkehrs und seiner klimaschädlichen Effekte mindern. Beim Ausbau des Schienennetzes sind im Personenverkehr vor allem die Projekte zur Realisierung des Deutschlandtakts (Engpässe in den Knoten und auf einigen Streckenabschnitten) vorrangig zu realisieren. Auch die Belange des Schienengüterverkehrs sind zwingend in Form einer deutlichen Kapazitätserweiterung zu berücksichtigen. Insbesondere der Netzausbau für 740 Meter lange Güterzüge sowie die Erhöhung der Umschlagkapazität und die Förderung regionaler Umschlagzentren für den Kombinierten Verkehr (KV) zur besseren Verzahnung des Straßen- mit dem Schienengüterverkehr sind notwendig. Der Investitionsmittelanteil für die Schiene ist deutlich anzuheben. Zu einer integrierten Herangehensweise und zur Stärkung der Schiene könnte zudem auch gehören, deutlich mehr Schienenwege – also auch regionale Strecken – unabhängig von den darauf abgewickelten Verkehren (Nahbeziehungsweise Fernverkehr), in der Zuständigkeit des Bundes zu bündeln. Dabei sollte die Zuständigkeit stets von der Bedeutung des Verkehrsweges abhängen. Mit dem Aufbau einer bundeseigenen Infrastrukturgesellschaft im Schienenverkehr, die weitreichend Aufgaben von der Netzsparte der Deutschen Bahn (DB Netz) übernimmt, könnte der Zustand des Schienennetzes künftig direkt von der öffentlichen Hand überwacht, erhalten und verbessert und gleichzeitig der diskriminierungsfreie Netzzugang im Sinne des Wettbewerbs sichergestellt werden. Dies senkt die Zugangshürden für weitere Marktteilnehmer und verbessert so die Bedingungen des im Vergleich zum Straßenverkehr sehr viel klimaschonenderen Schienenverkehrs.

Weiterentwicklung: Modifikation der Nutzen-Kosten-Analyse

Die Nutzen-Kosten-Analyse ist das zentrale Instrument der Bewertungsmethodik, um die Wirtschaftlichkeit eines Projekts festzustellen. Gleichzeitig ist sie an vielen Stellen willkürlich und sensibel für zufällige oder unerwünschte Einflüsse. Das Verfahren sollte objektiver gestaltet sein und zudem umweltfreundliche Verkehrsträger durch eine Anpassung der Gewichtung besserstellen als bisher; das heißt Verkehre bevorzugen, die geringe

Umweltbetroffenheiten und Emissionen verursachen. Die Gewichtungsfaktoren müssen dabei transparent und nachvollziehbar sein. Neben einem möglichen prozentualen Zuschlag für die Nutzenwerte umweltfreundlicher Verkehrsträger, dessen Größenordnung sich an der prozentualen Emissionseinsparung gegenüber anderen Verkehrsträgern orientieren könnte, sind auch die Internalisierung der im Verkehr sehr hohen externen Kosten (rund 150 Mrd. Euro jährlich) oder die vollständige Berücksichtigung induzierter Verkehre (also auch des sekundär induzierten Verkehrs und des induzierten Güterverkehrs) vielversprechende Ansätze, um Umweltvorteile stärker in der NKA abzubilden. Reisezeitänderungen sollten zudem deutlich niedriger gewichtet werden, da aufgrund des induzierten Verkehrs vermeintliche Reisezeitgewinne in der Realität kaum existieren. Die Dringlichkeitsreihung ist transparenter zu gestalten und an der ganzheitlichen Netzplanung zu orientieren. Schließlich sind die bislang oft mangelhaften Kostenschätzungen so zu plausibilisieren, dass sich die prognostizierten Nutzen-Kosten-Verhältnisse auch in der Realität einstellen können.

Weiterentwicklung: Schaffung einer gesetzlichen Regelung

Die Aufstellung des BVWP ist aktuell nicht klar gesetzlich geregelt. Es ist jedoch essenziell, auch alle nachfolgenden Bundesverkehrswegepläne an den Klimaschutzziele und der Sicherung allgemeiner Mobilität auszurichten – statt an einem angenommenen und stetig steigenden (vermeintlichen) Bedarf. Zweck des Gesetzes könnten neben der Sicherstellung klimakompatibler Planungen der angebotsorientierte Infrastrukturausbau sein. Als Planungsgrundsätze kommen eine quotierte Priorisierung des Infrastrukturerhalts- und ausbaus für den schienengebundenen Verkehr (insbesondere gegenüber Projekten zum Straßenerhalt und -ausbau) und die Festlegung vorrangiger Budgetanteile für die Substanzerhaltung gegenüber weiteren Ausgaben für den Aus- und Neubau in Betracht. Auch Verfahrensgrundsätze (vorrangige Beachtung von Umweltauswirkungen, projektbezogene Alternativenprüfungen, Entwicklung eines Kriterienkatalogs zur Zuordnung der Dringlichkeitsstufen) könnten im Gesetz normiert werden. Kerngedanke ist sicherzustellen, dass die Ziele des Klimaschutzgesetzes bei der Infrastrukturplanung in allen Planungsschritten und auf allen Planungsebenen beachtet und die zur Einhaltung der Ziele notwendigen Maßnahmen ergriffen werden.

Weiterentwicklung: Weitere Anpassungsoptionen

Als sinnvolle Ergänzung könnte sich auch der Übergang zu einer rollierenden Planung erweisen, die (ähnlich zum Netzentwicklungsplan Strom) den Infrastrukturausbau zielgerichtet in Zweijahresprogrammen umsetzt. Nicht direkt in die Verantwortung des BVWP fällt zudem die Einführung einer allgemeinen Höchstgeschwindigkeit (von z.B. 120 km/h) auf Autobahnen. Aufgrund ihrer Einsparungswirkung, der verbesserten Verkehrssicherheit und der effizienteren Ausnutzung der Verkehrsfläche, die durch Kapazitätssteigerung eine Alternative zum Ausbau darstellen kann, wird sie an dieser Stelle dennoch empfohlen. Auch die Voraussetzung einer „wesentlichen baulichen Änderung“ für das Entstehen von Ansprüchen auf Lärmschutz oder die Nichtberücksichtigung temporärer Seitenstreifenfreigaben im BVWP bilden Hemmnisse einer nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturentwicklung.

Insgesamt ist die bisherige Verkehrsinfrastrukturplanung des BVWP mit effektivem Klimaschutz im Sinne des Übereinkommens von Paris nicht vereinbar und damit nicht mehr zeitgemäß. Die notwendigen Emissionsminderungen erfordern umfangreiche Veränderungen in der Verkehrspolitik. Mit dem Erkennen der Problematik und dem Eröffnen möglicher Lösungsräume sind erste Schritte auf dem Weg zu nachhaltigen Verbesserungen absolviert. Nun gilt es jedoch, die Transformation zu einem nachhaltigen Mobilitätssystem politisch auch in der praktischen Realität umzusetzen und bestehende Hemmnisse effektiv aufzulösen.

Eine kurzfristige Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans ist angesichts der langen Laufzeit von 15 Jahren nicht nur notwendig, sie ist auch rechtlich unproblematisch möglich. Die im Dezember 2021 anstehende Bedarfsplanüberprüfung bietet sich als Anknüpfungspunkt für eine Neuausrichtung und Weiterentwicklung des Plans an. Bis zu einer grundsätzlichen Neuausrichtung sollte die Infrastrukturplanung weitgehend auf weitere Kapazitätssteigerungen des übergeordneten Bundesfernstraßennetzes verzichten und die Planungsressourcen stattdessen auf den Substanzerhalt, auf die Knoten und Engpässe sowie auf den notwendigen Ausbau des Schienennetzes konzentrieren.