



Mobilität ermöglichen – Verkehr umweltfreundlich gestalten

Kritik am Bundesverkehrswegeplan aus Sicht der Grünen Mittelfranken

Grünes Leitbild:

Zentrale Leitlinie für uns Grüne Mittelfranken ist es, Mobilität für alle Menschen zu ermöglichen und den dafür notwendigen Verkehr so umweltfreundlich wie möglich zu gestalten. Dazu benötigen wir eine integrierte Verkehrs- und Raumordnungspolitik, die als Ziel hat, den Energie- und Ressourceneinsatz so gering wie möglich zu halten und durch Verkehr verursachte negative Auswirkungen wie Lärm, Luftschadstoffe, Treibhausgase und Flächenverbrauch zu reduzieren. Dazu muss bei den Investitionen in den Ausbau der Schieneninfrastruktur deutlich erhöht werden.

Grundsätzliche Kritik:

Von 2012 bis 2014 sind die CO₂- Emissionen im Verkehr um sechs Millionen Tonnen gestiegen. Ohne eine Verkehrswende ist Klimaschutz in Deutschland nicht möglich. Der Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aus dem Hause des CSU-Minister Dobrindt steht daher im deutlichen Widerspruch zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung. Wir teilen daher die Kritik der Bundesumweltministerin Barbara Hendricks, welche den Entwurf wegen fehlender Ressort-Abstimmung und mangelnder Berücksichtigung der Klimaschutzziele und Umweltaspekte deutlich kritisierte. Auch die Umweltverbände halten den Planentwurf für methodisch unausgereift. Der Entwurf erlaube keine Bewertung der negativen wie positiven Auswirkungen des Gesamtplans und prüfe Alternativen zum Straßenbau nur unzureichend, so die Verbände.

Wir Grünen Mittelfranken erwarten von der Bundesregierung eine Angebotsstrategie, die Verkehrsverlagerung vom Privatauto auf den Umweltverbund ermöglicht und Gütertransporte von der Straße auf Schiene und Wasserstraße bringt. Deshalb dürfen nicht einzelne politisch motivierte Infrastrukturprojekte im Vordergrund stehen, sondern die Ermöglichung von Mobilität und Gewährleistung von Logistikketten. Der

von CSU-Minister Dobrindt vorgelegte Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan hingegen ist eine zusammenhangslose Wunschliste einzelner Infrastrukturprojekte mit einseitiger Ausrichtung auf den Straßenbau. Wir Grünen Mittelfranken fordern einen echten Paradigmenwechsel. Wir fordern eine Komplettüberarbeitung hin zu einem leistungsfähigen, umweltgerechten und finanzierbaren Bundesmobilitätsplan.

Zu den einzelnen Projekten

Vorfahrt für die Schiene

Für die Metropolregion Nürnberg enorm wichtige und von uns Grünen seit Jahrzehnten geforderte Schienen-Projekte wurden im Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan als vordringlich gelistet. Das freut uns sehr:

- ✓ Elektrifizierung Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Tschechien
- ✓ 3-gleisiger Ausbau Feucht-Neumarkt
- ✓ 3-gleisiger Ausbau Fürth-Siegelsdorf

Diese Projekte sind nicht nur für den Fernverkehr enorm wichtig, sondern auch Grundvoraussetzung für die Realisierung des S-Bahn Ergänzungsnetzes Stufe III. Zwar stieg bundesweit der Anteil der Schiene am Investitionsvolumen von 35% im alten auf 41% im neuen BVWP. Das allein ist jedoch nur Augenwischerei. Die im Schienenverkehr vorgesehen Projekte im vordringlichen Bedarf sind dringend notwendig, um die Leistungsfähigkeit der Schiene zu erhöhen und um Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Doch schon die Fertigstellung laufender Projekte sowie die bisher priorisierten neuen vordringlichen Vorhaben sind nicht durchfinanziert. So gibt es noch keine Garantie, dass die Projekte des vordringlichen Bedarfs bis 2030 realisiert werden können. Hier ist unser engagierter Einsatz weiterhin dringend erforderlich, damit diese Schienenprojekte in den nächsten Jahren auch tatsächlich gebaut werden. Angesichts der jetzigen Finanzierungsverteilung zwischen Straße und Schiene haben die ebenfalls für uns wichtigen Projekte kaum Realisierungschancen.

- Güterzugtunnel Nürnberg Kleinreuth-Eltersdorf – dringend notwendig zur Entlastung von Fürth Hbf.
- Ausbau/Elektrifizierung (Nürnberg)-Hartmannshof-Schwandorf-(Tschechien)

Die Klimaschutzziele der Bundesregierung können nur durch eine Verdoppelung des Schienengüterverkehrs realisiert werden. Wir werden uns weiterhin entschieden für eine Verkehrsverlagerung einsetzen. Dazu muss der Investitionsschwerpunkt von der Straße auf die Schiene verlagert werden.

Überzogene Fernstraßenplanung

In finanzieller Hinsicht bringt der Bundesverkehrswegeplan auch beim System Straße wenig Überraschung. Auch bei den Bundesfernstraßen werden die fest disponierten und laufenden Projekte und jene im vordringlichen Bedarf ohne wundersame Geldvermehrung in den nächsten Jahren nicht alle zu finanzieren sein. Aus diesem Gesichtspunkt ist es für uns Grüne Mittelfranken völlig unverständlich, dass im Gesamtnetz der Bundesfernstraßen weniger wichtige Projekte, die vor Ort auch noch höchst umstritten sind, aus dem weiteren Bedarf mit Planungsrecht versehen sind. Diese Projekte müssen daher komplett aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen werden. Zu nennen sind hier:

- ☞ Flughafen Nordanbindung für 117 Mio. €, die mehrheitlich vom Nürnberger Stadtrat abgelehnt wurde und auf Grund der Bodenverunreinigung mit PFT ohnehin nicht gebaut werden kann.

- ☞ B 131n von der A 9 bis Gunzenhausen für insgesamt 79,1 Mio. €, welche im Landkreis Roth von einem sehr breiten Bündnis von vielen Bürger*innen und Vertreter*innen aller Parteien abgelehnt wird.

Der Entwurf enthält aber noch viele weitere Ungereimtheiten, Widersprüche und unsinnige Projekte. So ist es für uns Grüne nicht nachvollziehbar, warum parallel zur Autobahn verlaufende Bundesstraßen ebenfalls ausgebaut werden sollen. Der Fernverkehr, vor allem der Schwerlastverkehr gehört auf die Autobahnen. Daher lehnen wir diese Projekte entschieden ab:

- ☞ Die Ortsumgehungen an der B14 in Großweißmannsdorf, Buchschwabach und Katterbach.

- ☞ Ortsumgehungen an der B 8 Markt Bibart und Neustadt-Diebach (Entlastung durch 6-streifigen Ausbau A3)

Absolut unakzeptabel ist für uns die fehlende Prüfung von Alternativen. Der Wunsch viele Steiner Bürger*innen nach eine Verkehrsentslastung ist für uns nachvollziehbar. Die alten Pläne für eine Ortsumgehung Stein wurden aus naturschutzrechtlichen Gründen und wegen dem Widerstand der Nachbarstadt Nürnberg verworfen. Nun feiert dieses Projekt in Form des Rednitztunnels Wiederauferstehung. Das Projekt wird dadurch sehr teuer, aber nicht sinnvoller, da die Ortsumgehung nur eine Teilentlastung bringen würde. Die alternative und wesentlich preiswertere Anbindung Steins mit der Verlängerung der U2 wurde hier nicht ansatzweise untersucht. Wir halten die Realisierung dieses Projektes für äußerst fragwürdig, da es sehr teuer ist und eine entsprechende Entlastung alternativ durch den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs umweltfreundlicher und zukunftsweisender ist.

📍 Ortsumgehung Stein/Eibach (Rednitztunnel), 132 Mio. €

Problematisch sehen wir darüber hinaus Projekte, die in dünn besiedelten ländlichen Raum liegen, in denen auf Grund der demographischen Entwicklung eine weitere Verkehrszunahme eher unwahrscheinlich ist.

- 📍 Neubau B13 Ansbach-Gunzenhausen (2 Abschnitte 22 und 16 Mio. €)
- 📍 Neubau B13 OU Gollhofen-Rudolzhofen (27 Mio. €)
- 📍 Neubau B25 OU Dinkelsbühl (11,5 Mio. €)

Der geplante Neubau einer Umgehung von Gollhofen, Uffenheim und Rudolzhofen ist völlig unnötig und kann fast ohne Landverbrauch und mit geringen Kosten umgangen werden. Parallel zur B 13 verläuft in diesem Bereich die A 7. Deshalb ist es sinnvoll die B 13 von der Autobahnausfahrt Gollhofen bis zur Anschlussstelle Uffenheim-Langensteinach über die A 7 laufen zu lassen und in diesem Bereich die B 13 als Staats- oder Kreisstraße zu führen. Von der Ausfahrt Uffenheim-Langensteinach können die Fahrzeuge über den jetzigen „Autobahnzubringer“ bis Neuherberg auf die B 13 fahren.