



Pressemitteilung

Nürnberg, 13.01.2010
PM 001-10/LFGS
Verkehr

Bund Naturschutz fordert Klima schützende Verkehrspolitik für Bayern und die Metropolregion Nürnberg **Stopp für neue Straßenplanungen und Investitionsschwerpunkt Schiene**

Den „Neustart für eine Klima schützende Verkehrspolitik und den Abschied von Straßenbauprestigeprojekten in Bayern und besonders in der Metropolregion Nürnberg“ fordert Hubert Weiger, Landesvorsitzender des Bund Naturschutz. „Es ist nicht mehr hinnehmbar, dass der Klimaschutz in der bayerischen Verkehrs- und Umweltpolitik ausgeblendet wird und Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) und die bayerische Staatsregierung weiter Milliarden in den Bau von neuen Autobahnen und Straßen investieren wollen anstatt den öffentlichen Verkehr in Bayern flott zu machen“ so Weiger.

Der Bund Naturschutz verlangt ein Ende des Straßenbauzeitalters in Bayern und eine Investitionsoffensive für die Schiene und den öffentlichen Verkehr auch im ländlichen Raum. Millionenteure Planungen in der Metropolregion wie die Anbindung der Autobahn A3 an den Nürnberger Flughafen („Beckstein-Tunnel“) oder neue Staatstraßen wie im Osten Erlangens bei Uttenreuth oder bei Neunkirchen am Brand sollten gestoppt werden.

„Die Verbindung von Nürnberg nach Prag auf der Schiene nur alle vier Stunden mit Nahverkehrszügen ist völlig indiskutabel ebenso das Abhängen von Bayreuth vom schnellen Fernverkehr“, so BN-Landesbeauftragter Richard Mergner. Im Jahr 200 würden die Weichen für einen neuen Bundesverkehrswegeplan gestellt. Hier entscheide sich ob Bayern nur von Klimaschutz rede oder endlich eine Klima und Natur schonende Mobilitätspolitik mit der Verlagerung von Personen und Gütern von der Straße auf die Schiene beginne.

Die langsame Abkehr von der Flughafenanbindung, dem „kleinen Bruder des Transrapid in Nürnberg“ durch Oberbürgermeister Ulrich Maly und die Nürnberger CSU begrüßte Günther Raß, BN-Kreisvorsitzender in Nürnberg. „Dass sich der bayerische Umweltminister Markus Söder für die Nordanbindung und damit Grundwassergefährdung, Luftverschmutzung und rund 20 Hektar Kahlschlag im Reichswald einsetzt, ist dagegen skandalös und verkehrs- wie umweltpolitisch unsinnig“, so Raß.

Landesfach-
geschäftsstelle
Bauernfeindstr. 23
90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0
Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

Bayerns Verkehrspolitik ist nicht nachhaltig

In Bayern sind 8,4 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen und es gibt eines der dichtesten Straßennetze der Welt. Allein auf den bis jetzt gebauten Autobahnen, Bundes-, Staats- und Kreisstraßen mit 41.876 Kilometern ließe sich einmal rund um die Erde fahren. Die Verkehrssituation in den Ballungsräumen, zunehmend aber auch in ländlichen Gebieten ist bereits unerträglich. Die fast 1000 Verkehrstoten und rund 74.000 Verletzte pro Jahr bringen unermessliches Leid. Lärm und Abgase schädigen die Gesundheit der Menschen und der Straßenbau betoniert und zersiedelt die Landschaft. Der Verkehrssektor nimmt dadurch einen Löwenanteil am bayerischen Umweltverbrauch ein. Sowohl beim Energieverbrauch mit ca. 20 %, beim Schadstoffausstoß z.B. 75 % NO_x, 20 % CO₂ sowie beim Flächenverbrauch durch Straßenbau steigen die Belastungen durch den Pkw- und Lasterverkehr. Auch die Klima- und Lärmbelastungen durch den in Deutschland mit über 7.000 Millionen Euro pro Jahr subventionierten Flugverkehr haben längst das zumutbare Maß überschritten.

Statt aus Gründen des Menschen-, Klima- und Landschaftsschutzes umzusteuern, will die bayerische Staatsregierung unisono mit Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer mit weiterem Straßenbau der Auto- und Lasterlawine der Weg bereiten. Bayern ist damit auf dem besten Wege, zum Transitland Nr. 1 in Europa zu werden. Die Metropolregion Nürnberg liegt mitten in der „Transitdrehscheibe“ des Güterverkehrs. Der Ausbau und die Elektrifizierung der Schienenverbindung nach Prag für einen attraktiven Personen- und Güterverkehr sind überfällig. Die Straßenbaufixierung ist auch arbeitsmarktpolitisch verfehlt. Mit einer Milliarde Euro können beim Bau von Autobahnen rund 25.000 Arbeitsplätze für ein Jahr gesichert werden. Investiert man die gleiche Summe in den Ausbau der Schiene samt Bussen und Bahnen sind es über 40.000 Arbeitsplätze, beim Ausbau von Fußgängerzonen, Verkehrsberuhigung und Umgestaltung von innerörtlichen Straßen für alle Verkehrsteilnehmer sogar mit 52.000 Arbeitsplätzen mehr als das Doppelte.

Das bessere Verkehrskonzept

Der Bund Naturschutz setzt auf ein intelligentes Verkehrskonzept, auf attraktive Bahnen und Busse, sichere Fuß- und Radwege und – Zug um Zug – auf die Verlagerung der Güter auf die Bahn. Gegen die Scheinlösung „Gegen Stau hilft nur Straßenbau“ sind zuallererst Verkehrsvermeidungsstrategien, eine gerechte Kostenanlastung durch eine deutlich höhere Ökosteuer und LKW-Maut sowie neue Logistikkonzepte erforderlich – damit wir auch in 20 Jahren noch mobil sein können. Bayern ist bis auf wenige Ausnahmen von Ortsumfahrungen, falls dadurch tatsächlich die Belastungen von Mensch und Umwelt verringert werden, ausreichend erschlossen.

1. Eine Offensive für eine neue Mobilitätskultur benötigt neben der Förderung des Fuß- und Radverkehr sowie von Bussen und Bahnen auch eine Reduzierung der Straßenbaustandards. So besitzt eine vierspurige Autobahn mit Tempolimit 120 die gleiche Kapazität wie eine sechsspurige ohne Tempolimit.
2. Wenn angepasste Alternativen im Straßen- und Schienenbau verwirklicht werden, könnten allein in Bayern bei Verzicht auf Todsünden bei Bundesstraßen und Staatstraßen wie beim Flughafenbau rund 15 Milliarden Euro eingespart werden.
3. Eine tatsächliche Integration von Raumordnung und Verkehrspolitik ist unabdingbar um verkehrssparsame Wirtschafts- und Siedlungsstrukturen zu fördern.
4. Die Konzentration der Mittel im Verkehrsbereich auf Instandhaltung und Modernisierung anstatt mit dem Aufbau von Verkehrsfinanzierungsgesellschaften neues Geld in ein fehlgesteuertes Verkehrssystem zu pumpen.