

*Klima- und Gesundheitsschutz*

## Kampagne gegen Dieselruß

(BV) – Bereits vor Jahresfrist hat der BUND gemeinsam mit drei weiteren deutschen Umweltverbänden begonnen, seinen Kampf gegen Dieselruß zu verstärken. Im Fokus: die verkehrsbedingten Rußemissionen. Diese entstehen neben dem Pkw- und Lkw-Verkehr vor allem beim Betrieb ungefilterter Baumaschinen, bei Binnen- und Seeschiffen sowie Dieselloks. Mit BUND-Aktiven vor Ort organisierten wir zuletzt etliche Pressekonferenzen. Oft kam das Thema so erstmals auf die lokale Agenda. In Städten, wo das Thema bereits öffentlich diskutiert wurde, brachte der BUND besonders den Klimaaspekt neu ein und akzentuierte damit das Thema umweltpolitisch.

Dass Dieselruß neben der Gesundheit auch dem Klima schadet, wird selbst weiten Teilen der Umweltschutzszenen erst allmählich bewusst. Dabei sind die Folgen fatal: Mit Luftströmungen gelangen viele hier entstehende Dieselrußteilchen bis in die Arktis. Dort setzen sie sich auf den Eisflächen ab, absorbieren das Sonnenlicht und verhindern die Reflektion, wodurch sich ihre direkte Umgebung erwärmt und schneller abschmilzt.

Hauptemittent von Dieselruß in Europa ist, nicht zuletzt durch die enorm hohe Quote von Diesel-Pkw, der Verkehr. Deshalb werden wir in den kommenden Monaten die Anstrengungen zur Vermeidung von Dieselruß verstärken. Die Einrichtung von Umweltzonen ist nur ein Baustein zu lebenswerteren Städten. Sie können, genau wie ein Durchfahrtsverbot für Lkw oder ein Tempolimit auf Hauptverkehrsstraßen, zu einer schnellen Reduktion der Feinstaubbelastung in den Städten führen. Doch mittel- und langfristig kann die Lösung nur darin liegen, den Individualverkehr mit Verbrennungsmotoren zu vermeiden, den öffentlichen Personennahverkehr auszubauen und den Fuß- und Radverkehr stärker zu fördern.



Ist die Feinstaubbelastung in Ihrer Stadt zu hoch? Helfen Sie uns und werden Sie in ihrer Stadt aktiv. Infos finden Sie unter ► [www.bund.net/russfrei\\_fuers\\_klima](http://www.bund.net/russfrei_fuers_klima)

*Bundesverkehrswegeplan*

## Revision steht bevor

(BV) – Alle fünf Jahre soll überprüft werden, ob der Bedarfsplan für die Bundesautobahnen und Bundesstraßen noch den aktuellen Anforderungen entspricht. Was eigentlich schon 2009 fällig war, steht nun kurz bevor. Der Bedarfsplan ist umweltpolitisch höchst relevant, sieht er doch den Neubau von 1900 km Autobahnen (Bauvolumen rund 15 Mrd. €), die Erweiterung von 2200 km Autobahnen auf sechs oder mehr Fahrstreifen (rund 13 Mrd. €) sowie den Aus- und Neubau von 5500 km Bundesstraßen (für fast 19 Mrd. €) vor. Allein 11 Mrd. € sollen für rund 850 Ortsumgehungen ausgegeben werden, Preissteigerungen nicht eingerechnet.

Da alle Kosten für Bau und Unterhalt der Bundesfernstraßen aus dem Bundeshaushalt bezahlt werden, gibt es eine Übernachfrage nach diesem öffentlichen Gut. Kämmerer und Bürgermeister versuchen, lokale Verkehrsthemen in Fernstraßenprojekte zu gießen und so aus Bundesmitteln finanzieren zu lassen.

Verkehrsminister Ramsauer kündigte nun an, den Bedarfsplan bis zum Sommer zu überprüfen. Die Grundlage künftiger Investitionen bildet die 2007 erstellte »Verkehrsverflechtungsprognose 2025« (die das starke Verkehrswachstums vor der Wirtschaftskrise bis 2025 auf Basis eines extrem niedrigen Ölpreises fortschrieb). Motto: der wachsenden Verkehrsnachfrage Straßen hinterherbauen. Klientelpolitik statt politische Gestaltung.

Künftig ist die Europäische Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung anzuwenden. Sie verlangt eine öffentliche Konsultation schon auf der Ebene. Deshalb ist zu bezweifeln, dass der Bedarfsplan bis Sommer im Schnellverfahren überprüft werden kann. Die im Koalitionsvertrag angekündigte Neukonzeption der Bundesverkehrswegeplanung wird bestimmt nicht in dieser Wahlperiode kommen.

Die erwähnte »Verkehrsverflechtungsprognose« sieht eine Zunahme des Straßengüterverkehrs bis 2025 um 80% vor. Der Transitverkehr durch Deutschland wird sich demnach mehr als verdoppeln, der Seehafenhinterlandverkehr auf der Straße fast verdreifachen. Der Güterverkehr soll sich noch stärker auf die Straße verlagern (zu 75%). Ein Horrorszenario und das genaue Gegenteil dessen, was – ökologisch und ökonomisch – gebraucht wird. Deutschland soll noch mehr zum Transitland werden.

Der BUND-Bundesverband wird über die Revision des Bedarfsplans informieren und eine Möglichkeit schaffen, Einfluss auf die Einzelprojekte zu nehmen. Unsere Internetkarte stellt bundesweit die wichtigsten Projekte vor und präsentiert Alternativen. Und wir werden intensiv Lobbyarbeit machen für bessere Lösungen, die Klima, Natur und Umwelt schützen und zu einem effizienten Gesamtverkehrssystem führen.

► [www.bund.net/bundnet/themen\\_und\\_projekte/verkehr/infrastruktur/](http://www.bund.net/bundnet/themen_und_projekte/verkehr/infrastruktur/)